

SHS

# SØRLANDS-PORTEN

Nr. 1 — 1982 — 10. årgang



KONTAKTORGAN FOR  
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER



## SØRLANDSPORTEN

*Bedriftsavis for  
Aust-Agder Vegvesen*

Redaktør:  
Oppsynsmann M. Krogh  
Kontorfullm. J. E. Myhren

Redaksjonsutvalg:  
Vedl.holdsjef K. Nylund  
Sekretær Harald Kirkedam  
Avd.ing. O. G. Røysland  
Hovedtillitsmann P. Løvdal  
Oppsynsmann H. Marcussen

Adresse:

**VEGKONTORET**  
Postboks 173,  
4801 Arendal  
Tlf. (041) 25 620

Sats og trykk:

**A&B**  
TETRAK S

Myrene,  
4800 Arendal

Opplag: 800

## INNHOOLD:

Dødsbelastet trafikkfelle fjernet fra E18 .....	1
I-3 har fått Sørlandets fineste vegstasjon .....	4
Fylkesvegbevilgningene er bare 60% av det nødvendige ..	6
Brev fra vegdirektøren .....	7
Fylkestinget har delegert klagebehandlingen .....	8
Delrapport fra arbeidsmiljøkartleggingen .....	10
Ny informasjonssjef i Vegdirektoratet .....	11
17 millioner kroner til distriktene .....	12
Arbeidsmiljøutvalget 1982-83 .....	12
Porta Patcher Asphalt Recycler .....	13
Viktig å vite .....	13
Opphøyde vegbanereflektorer .....	14
Det tar tid å lage veg .....	15
Mangelfullt dekkevedlikehold svekker kvalitetstilstanden	21
Vi sakser: .....	23
Leserne har ordet: Produktivitetskampanjen .....	24
Vedl.holdsutgiftene halveres v/innføring av restriksjoner	25
Viktig regel for syklistene .....	26
Vi kan konkurrere med private .....	27
Transportplan i byområder .....	28
Lovende forsøk med forhåndsregistrering av steinras ..	29
Flere med promille og færre med belte .....	31
Regler om tjenestefri i utdanningsøyemed .....	32
9 floghavrebeffengte eiendommer i Aust-Agder .....	33
Nye fartsregler for campingvogner .....	33
Redaktøren har ordet .....	34
Nye legitimasjonskort .....	35

# Dødsbelastet trafikkfelle fjernet fra E18

Meget kunne sies om åpningen av Ågre bru over Reddalskanalen den 3. desember i fjor. Men det meste er allerede sagt før, og gjenfortalt i lokalpressen.

Allikevel finner vi grunn til å presisere at i og med åpningen av brua med tilstøtende veg, har vi fjernet en av de aller største trafikkfeller på E18 gjennom Aust-Agder.

Samtidig var det et prosjekt som har fått helhjertet oppslutning blant lokalbefolkningen, uten den strid som ofte følger med etatens inngripen i naturen. Eller som konst. politimester Watne ordla seg:

— Når grunneierne liker det dere gjør, må alle andre like det også.

Formann i fylkets samferdselsutvalg, Kristen T. Flaa var inne på noe vesentlig da han syntes det så ut som alle riksvegmidlene var plassert i Grimstadorrådet i 1981. Bakgrunnen var åpningen av E18 utenom Grimstad noen dager før, ny forbindelse til byen fra vest og nå den 600 m lange strekningen over Reddalskanalen, samtidig som oppstartingen for utbedring av E18 forbi Nørholmen skjedde få dager før åpningen.

Flaa mente ellers at det skjedde en fornuftig fordeling av riksvegmidlene med ca. 50% på E18 og resten på de øvrige riksvegene.

Under den etterpåfølgende middag var det taler av bl.a. vegsjefen, fylkesmannen, ordfører Akselsen, ingeniør Kvinland fra Vegdirektoratet og konst. politimester Aanen Watne.

Kanskje det hyggeligste innslaget likevel var talen fra en av de som hele tiden har arbeidet på anlegget, Halvor Abusland:

— Jeg vil gjerne benytte anledningen til å ønske vegvesenet og trafikanter til lykke med den nye brua. Vi som har hatt vårt ar-

beid her siden januar, har virkelig sett mange stygge situasjoner. Det er blitt oss fortalt av naboer at det også har skjedd dødsulykker. Nettopp derfor synes jeg at arbeidet vi har utført er nyttig, meningsfylt og interessant, og vi er alle ikke så lite stolte av det vi har utført. Samtidig vil jeg nevne det gode forhold vi har hatt til naboene av vegen, de har vært enestående.

Så vil jeg her trekke fram en mann som med sitt omgjengelige vesen, sin faglige dyktighet, sin evne til raskt å løse problemene, og ikke minst inspirere sine arbeidskamerater til å yte sitt beste, Anders Vindholmen. Hjertelig takk for oppmerksomheten. (tekst/fotos MK)

1. Å. Bakken, Setekleiv og Knudsen Asdal sjekker flagglina.
2. Flaggene til topps før åpningen.
3. Holder snora, tro?
4. Kristen K. Flaa og fylkesmann E. Lodden.
5. Blid Grimstadordfører Reidar Akselsen.
6. Takk til alle som har medvirket til løsningen av dette prosjektet.
7. Fylkesmannen uttrykker glede over tilveksten.
8. En bukett glade bruyggere: Fra v. overing. O. Grindland, G. Jansen, avd.ing. G. Haugen, E. Kristiansen, A. Vindholmen og H. Abusland.
9. Høvik, Andersen, Vist og Halvorsen.
10. Fornøyd oppsitter, Aanon Moen, i samtale med F. O. Jørgensen.
11. Det historiske øyeblikk.
12. 110 meter lang i fire spenn.
13. Sett fra gamle Ågersbru.
14. Forspente betongbjelker å 17,5 tonn.
15. Brua sett fra syd.
16. Og alle hjerter gledet seg.
17. K. K. Flaa, G. E. Gundersen, fylkesmannen og Aanen Watne.
18. Trafikken settes på.





---

# I-3 har fått Sørlandets fineste vegstasjon i 81

---

Man venter ikke for lenge når man venter på noe godt. Det må være konklusjonen etter åpningen av Birkeland vegstasjon fredag 4. desember i fjor. At Sørlandsporten allerede midt i 70-årene kunne bringe den første melding om at vegvesenet gikk svanger med planer for ny vegstasjon i Birkenes kommune, skal ikke stikkes under stol.

At vegstasjonen har stått på Vegdirektoratets «kart» i 4 år før den ble en realitet, gjør heller ingen ting når resultatet ble som det er blitt. Og når også kalkylen på 3 millioner kroner holder for det 700 m<sup>2</sup> store byggearealet, ja, så er alle fornøyde.

Det ga de da også uttrykk for under åpningshøytideligheten, både byggekomiteens formann H. Cappelen Aas, sjefsingeniør Ingulstad fra Innkjøpskontoret i Vegdirektoratet, fylkeskontorsjef Sæther, vegsjef Haugmoen, stasjonssjef Møller Hansen, fylkesordfører Kristian Sundtoft, ordfører Kristen K. Flaa og sist, men ikke minst, vegmester Per Franksson.

På notatblokken har vi skrevet ned noen «stikkord» som vi tar med her:

*H. Cappelen Aas:* Anlegget består av et kontorbygg i tre på 202 m<sup>2</sup>, verksted med kontrollhall i betong på 246 m<sup>2</sup> og et uisolert lager på 252 m<sup>2</sup>. I tillegg kommer ut-

vendige betongbaner, overbygget bilvekt og vaskeplass på til sammen 210 m<sup>2</sup>.

*A. Ingulstad:* Jeg vil gi honnør til entreprenører, byggeledelse og konsulent for et vel gjennomført prosjekt. Spesielt vil jeg takke hovedkonsulent O. Stærk som vi i Vegdirektoratet har hatt mye kontakt med, for et saklig og godt samarbeid.

Selv om vegvesenet har nesten 400 driftsbygninger, er det fortsatt et stort behov for nye bygninger og modernisering av eksisterende bygg. I 1981 brukte vi 36 millioner kroner på denne sektoren, i 1982 antakelig 42 millioner.

*Vegsjef Haugmoen:* I og med denne vegstasjonen kan vi si at vi nå er ved vegs ende når det gjelder langtidsplanene for vegstasjoner i Aust-Agder. La oss derfor gratulere oss selv med dagen.

*Stasjonssjef K. Møller Hansen:* For å holde styr på 43346 kjøretøy her i Aust-Agder har vi bl.a. på 5 vegstasjoner fått kontrollmulighet, nemlig stasjonene Akland, Åmli, Evje, Valle og nå Birkeland. Dette ser vi som et godt tilbud til publikum, og vi har faste kontordager på disse stasjonene hvor publikum nå kan få ordnet sine saker og ting i forbindelse med førerkortkontroll, km-avlesning osv.

*Forts. s. 6*

---

1. Byggekomiteens formann ønsker velkommen — 2. til den nye vegstasjonen på Birkeland — 3. hvor vegsjefen hilser på fylkeskontorsjef Sæther — 4. og sjefsingeniør Ingulstad — 5. som diskuterer programmet for dagen med HCA og Franksson — 6. før Sæther takker for æren han er tildelt — 7. ved å motta «nøkkelstafetten» — 8. av vegmester Franksson — 9. mens publikum bivåner det hele — 10. da fylkeskontorsjefen låser opp døren — 11. til stor glede for bl.a. oppsynsmann J. Johansen.



*Fra vedlikeholdsavdelingen:*

# Fylkesvegbevilgningene er bare 60% av det som er nødvendig

Aust-Agder ligger desidert på bunnen i bevilgning pr. km fylkesveg. Dette har vært tilfelle i mange år. Resultatet av dette er at vedlikeholdet av fylkesvegene ikke på noen måte har vært god nok.

Således har vi i årevis tæret på det som har vært investert i vegene, og dermed redusert den opprinnelige standard. Vi mener at våre bevilgninger ligger på ca. 60% av det som er nødvendig for å opprettholde en noenlunde brukbar vedlikeholdsstandard.

Det er naturlig at vi sammenlikner oss med våre nabo fylker. I 1980 hadde Vest-Agder og Telemark henholdsvis kr. 18.689,— og kr. 21.033,— pr. km veg. I snitt gir dette kr. 19.866,—.

Vår bevilgning var på kr. 13.376,— som er ca. 67% av dette gjennomsnitt. Med utgangspunkt i Vegdirektoratets vegstandardundersøkelse, og ved å legge seg på den dårligste vedlikeholdsklasse, er vi kommet til et totalt behov for vedlikeholdsmidler på ca. kr. 28.000.000,— i 1981-kroner. Det vil si ca. kr. 20.000,— pr. km veg i gjennomsnitt. Dette stemmer bra med det beløp våre nabo fylker disponerer.

Dette beløp er nødvendige midler for å vedlikeholde en bestemt vegstandard. Hvis vegstandard er redusert, slik tilfellet er i Aust-Agder, må det investeres i tillegg.

Vi har hatt som mål å arbeide mot fast dekke på de viktigste fylkesvegene. Dette gir oss mange fordeler vedlikeholdsmessig. I de senere år har oljeproduktene hatt dobbelt så stor prisstigning som andre ting i vedlikeholdet. Dette skaper den situasjon at vi må være mer tilbakeholdne med å legge nye faste dekker på fylkesvegene. Vi

mener trafikantene og naboene til vegene har store fordeler av faste dekker.

Men vi må ta hensyn til gitte bevilgninger, og slik situasjonen er blitt nå, mener vi at noen vesentlig nylegging vanskelig kan komme på tale. Som konklusjon må vi si at det er nødvendig med en vesentlig heving av vedlikeholdsbevilgningene slik at vi kan få mulighet til å snu tendensen slik at fylkesvegnettet ikke ytterligere skal forfalle.

---

## *1-3 har fått . . .*

Birkeland vegstasjon er nok den stasjon som kommer til å bli mest benyttet av Biltilsynet. Denne stasjonen skal dekke kontroll av ca. 5000 kjøretøyer i dette distriktet, som omfatter områdene Birkenes, Lillesand, Høvåg, deler av Iveland, Herefoss, Vegusdal, Oggevatn, Vatnestraum og området vest for Eide til og med fylkesgrensen. I tillegg til kontroll av personbiler og varebiler samt km-avlesning vil vi på denne stasjonen i tillegg også foreta kontroll av vogntog, vektkontroll, foreta førerprøver for motorsykkel og traktor samt teoretisk og praktisk prøve.

*Vegmester Per Franksson:* Det er sikkert at vi har måttet vente lenge på ny vegstasjon, men så har vi vel nå fått Sørlandets fineste.

*Fylkesordfører K. Sundtoft:* Vi i fylket gleder oss alltid når noe nytt skal innvies, det være seg i statens, fylkets eller privat regi.

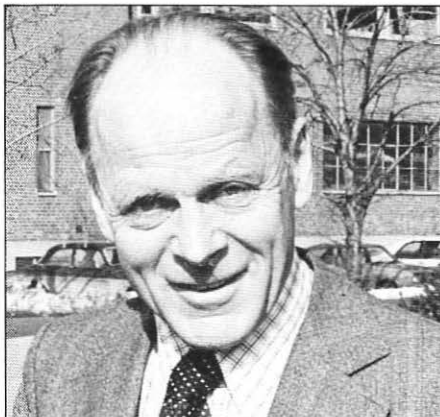
*Ordfører Kristen K. Flaa:* Jeg er sikker på at denne vegstasjonen vil tjene distriktets sak, og setter pris på at vår kommune er valgt som sted for dette flotte anlegget.

*(tekst/fotos MK)*



Brev fra vegdirektøren til:

## De ansatte i Statens vegvesen



Samferdselsminister Inger Koppernæs har i flere foredrag i den senere tid gitt alvorlige og viktige uttalelser om vegvesenets arbeid i årene framover.

Hun har skjerpet kravet til effektiv drift og bedret produktivitet. Jeg har også forstått henne slik at hun mener privat drift er det mest økonomiske.

Men hun har også understreket at staten har et arbeidsgiveransvar overfor sine ansatte, og hun ser behovet for at vegvesenet har en egen kompetanse i ulike driftsoppgaver.

1982-budsjettet er vedtatt av Stortinget. Det er stort sett i samsvar med Norsk Vegplan 1982—85, slik Stortinget godkjente denne i juni 1981. Forutsatt at to obligasjonslån går i orden, og forutsatt at ikke fylkesvegbudsjettene blir redusert i løpet av året, vil vi unngå oppsigelser i 1982.

Hva så med 1983 og de etterfølgende år? Hva vil samferdselsministerens uttalelser bety for omfanget av vår virksomhet, og for vår egen drift?

Så lenge vi ikke vet hvordan 1983- og 1984-budsjettet vil se ut, kan vi ikke gi noe fullt svar på dette.

Men det er en viktig konklusjon vi allerede nå kan trekke av statsrådets signaler. Det ligger i den en sterk utfordring til hele Statens vegvesen til å utføre oppgavene mer rasjonelt og mer økonomisk. Inger

Koppernæs har betonet fordelene ved privat drift i sammenheng med hennes krav om effektiv drift. I et foredrag på Lillehammer 11. januar gikk hun inn for at man «i større utstrekning enn i dag lar dem som har den største effektivitet/produktivitet, det vil si kan produsere til lavest kostnad, utføre arbeidet».

Jeg tror ikke vi kan gi en generell karakteristikk om hvilken driftsform som er mest lønnsom når man betrakter vegvesenets samlede virksomhet. Vi bør likevel oppfatte statsrådets uttalelser som en utfordring til å gjøre jobben minst like godt, effektivt og billig som noen annen.

Vi har etatens store organisasjon, vi har en fagstolt og dyktig stab på alle trinn, vi har gode samarbeidstradisjoner, vi har utstyr og maskiner, vi har erfaring og lokalkjennskap — alt dette gir oss mulighetene til å møte utfordringen.

Dette er ikke bare en utfordring til folkene i anlegg-, vedlikehold- og maskindriften. Det er en utfordring også til hele administrasjonen — både i Vegdirektoratet og ved vegkontorene, både i driftsledelsen, biltilsynet og administrasjonen for øvrig. Ressurser — penger og stillinger — som kan spares på ett område, kan benyttes på andre prioriterte områder.

Vegvesenets samlede drift har hittil vært et samspill mellom entrepriser, maskinleie

# Fylkesutvalget har delegert klagebehandlingen

Av avd.ing. G. Lien

Med hjemmel i Vegloven behandler vegsjefen søknader om avkjørselstillatelser fra riks- og fylkesvegnettet samt dispensasjoner fra byggegrensebestemmelsene.

Avslag på slike søknader kan ankes. Tidligere var Vegdirektoratet klageinstans for avgjørelser vedrørende riksvegnettet, mens fylkesutvalget var klageinstans for saker vedrørende fylkesvegene.

I 1981 ble Vegloven endret på visse punkter slik at Vegdirektoratets avgjørelsesmyndighet i avkjørselssaker ble overført til fylkesutvalget. Fylkesutvalget har også vært klageinstans når det gjelder godkjenning av detaljplaner og endringer i godkjent hoved- eller detaljplan etter Vegloven. I sitt møte den 1.2. 1982 vedtok fylkesutvalget å overføre sin avgjørelses-

og ren egen-drift. Slik bør det fortsatt være. Det er nå opp til oss selv å rettferdiggjøre vår egen andel gjennom en økt effektivitet.

Når vi viser at vi kan gjøre jobben like godt eller bedre enn andre, er vi med på å gi samfunnet det beste resultat for de 5000 millioner skattekrone som vi årlig er pålagt å forvalte. Vi vil dessuten også sikre jobbene våre i vegvesenet.

Det er de nye krav til effektivitet som har kommet sterkt til uttrykk i dette brevet.

Men jeg har godt håp om at det i den konkrete utformingen av våre oppgaver og budsjetter også vil bli tatt tilstrekkelig hensyn til vårt arbeidsgiveransvar og til de mange eldre ansatte i etaten.

For å få en rimelig aldersfordeling blant våre ansatte, håper jeg også at vi får høve til å kunne ta inn en del nye arbeidstakere ute i distriktene.



myndighet i klagesaker til samferdselsutvalget. Overføringen gjelder fra 1.3. 1982.

Saken trenger derfor ikke forelegges fylkestinget slik det fremgår av tilrådingen til samferdselsutvalget. Fylkesrådmannen vil rå fylkesutvalget til å gjøre slikt vedtak:

I henhold til Kgl. res. av 29. juli 1981 delegeres fylkesutvalgets myndighet slik:

1. Fylkesutvalgets avgjørelsesmyndighet i klager over vedtak truffet av vegsjefen i avkjørselssaker for riksveger etter §40 og 41 i vegloven delegeres til samferdselsutvalget.

2. Fylkesutvalgets avgjørelsesmyndighet i klager over vedtak truffet av vegsjefen i avkjørselssaker (veglovens §40, 41, 42 og 43) og byggegrensesaker (Veglovens §30) for fylkesveger delegeres til samferdselsutvalget.

3. Fylkesutvalgets avgjørelsesmyndighet i klagesaker vedrørende godkjenning av detaljplaner og endringer i godkjent hoved- eller detaljplan etter §19,2—20,3 i forskrifter av 7.10.80 etter veglovens §12 delegeres til samferdselsutvalget.

4. Samferdselsutvalget utpeker 3 av utvalgets medlemmer som sammen med samferdselssjefen skal utgjøre et befaringsutvalg for klagesaker nevnt i pkt. 1, 2 og 3 ovenfor.

Befaringsutvalget skal avgi uttalelse til samferdselsutvalget i ankesakene. Samferdselssjefen skal være sekretær for befaringsutvalget i klagesaker og avgir innstilling til samferdselsutvalget.



# Delrapport fra arbeidsmiljøkartleggingen 1981

På et møte i Arbeidsmiljøutvalget den 30. oktober 1981 ble første rapport fra arbeidsmiljøkartleggingen i Aust-Agder presentert. Rapporten behandler spørsmål om vernetjenesten ved vegvesenet i Aust-Agder. Arbeidsmiljøutvalget fattet beslutning om at det skulle utarbeides et sammendrag av rapporten og at dette sammendraget skulle sendes ut til alle ansatte. Selve hovedrapporten, «Vurdering av arbeidsmiljø- og vernetjeneste», er lagt ut ved vegkontoret, vegsentralen, Biltilsynet og de ulike vegstasjoner. I tillegg til de hovedfunn som blir beskrevet i dette sammendraget, har vi i selve rapporten pekt på mulige årsaker og forslag til tiltak i forbindelse med de ulike funn.

## Hovedfunn

De vernespørsmål som er behandlet i den første rapporten kan inndeles i 4 hovedområder:

1. Kunnskap om vernetjenesten
2. Bruk av verneutstyr
3. Ansattes syn på verne- og miljøtjenesten
4. Verneombudenes egenvurdering av verneombudsordningen.

### 1. Kunnskap om vernetjenesten

God kjennskap til de organer og de personer som tar seg av arbeidsmiljøspørsmål er en viktig forutsetning for et aktivt arbeid med arbeidsmiljø saker. Vi stilte derfor spørsmål om hvor godt kjent verneleder- og verneombudsordningen var blant de ansatte ved Aust-Agder vegvesen. Svarene viste at kjennskapen til såvel verneleder som verneombud var relativt bra blant de ansatte. Sammenlignet med Biltilsynet og utedrifta var de ansatte ved vegkontoret likevel ikke så godt informert om hvem som

var verneombud. Ved Biltilsynet hadde man dårligere kunnskap om hvem som var verneleder enn hva som var tilfelle ved vegkontoret og i utedrifta.

### 2. Bruk av personlig verneutstyr

En viktig faktor for at vi skal unngå skader, er at de ansatte bruker personlig verneutstyr. Vi var her ikke bare interessert i bruken av verneutstyr blant de ansatte i utedrifta, men også hvorvidt ledelsen bruker slikt utstyr. Dette fordi vi mener at ledelsens praksis på dette området kan ha en motiverende (ev. den motsatte) virkning.

Datamaterialet viste at nesten 90% av de ansatte i vegarbeidsdrifta benyttet personlig verneutstyr. Ifølge vegarbeiderne bruker imidlertid under halvparten av ledelsen verneutstyr (48%). Ca. 30% av ledelsen bruker ikke slikt utstyr.

For at verneutstyr skal bli brukt, er det av stor betydning at vi har utstyr som er behagelig i bruk. De ansatte synes i stor grad å være fornøyd med det utstyr man i dag benytter seg av. Hovedankepunktet var rettet mot de støvler som har vært i bruk.

### 3. Ansattes syn på verne- og miljøtjenesten

Når det gjelder å endre på arbeidsforhold en er misfornøyd med, er det flere mulige måter de ansatte kan gå fram på. Et alternativ er å benytte seg av bedriftshelsetjenesten. På spørsmål om hvordan de ansatte vurderte mulighetene til å få til endring gjennom helsetjenesten, fikk vi følgende svarfordeling: Gode muligheter 43,4%, dårlige muligheter 19,5%, ubesvart 37,0%.

En alternativ framgangsmåte når en vil endre på uønskede arbeidsforhold er å henvende seg til Arbeidsmiljøutvalget. Mu-

lighetene for å oppnå endring på denne måten ble vurdert som følger: Gode muligheter 35,1%, dårlige muligheter 18,8%, ubesvart 46,0%.

Såvel med hensyn til bedriftshelsetjenestens som arbeidsmiljøutvalgets rolle, synes det å herske en god del usikkerhet. På begge spørsmål er det en relativt stor andel personer som ikke har svart. Ser vi på forholdet mellom de to organer, kommer bedriftshelsetjenesten best ut. Det vil si flere har tro på bruk av bedriftshelsetjenesten når en vil oppnå endring i arbeidsforhold.

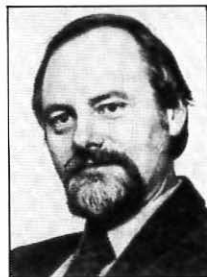
Behandling av klagesaker kan være et grunnlag for å vurdere hvordan det samlet blir arbeidet med arbeidsmiljø saker. Vi stilte derfor spørsmål om hva som skjer når det legges frem klager over arbeidsforhold. Foruten de to ovennevnte organer, er det her også snakk om slike klager som en retter til f.eks. nærmeste overordnede eller andre ansvarlige personer. Som svar på en slik samlet vurdering av hva som skjer når en legger fram klager på arbeidsmiljøforhold, fikk vi følgende fordeling: Forholdene blir raskt rettet på 27,5%, forholdene blir rettet på, men det tar lang tid 39,6%, forholdene blir sjelden rettet på 7,0%, ubesvart 25,9%.

Denne oversikten viser altså at ca. 45% mener at det sjelden, eller først etter lang tid blir gjort noe med forhold en klager over.

Når det gjelder måten verneombudsordningen fungerer på i Aust-Agder, sier ca. 48% av de ansatte seg godt fornøyd med denne. Ca. 35% er bare middels eller dårlig tilfreds med ordningen.

#### **4. Vernebudenes egenvurdering av verneombudsordningen**

Verneombudene har en sentral plass i det løpende verne- og arbeidsmiljøarbeid. Vi var derfor interessert i å få vite hvordan ombudene ser på denne jobben. Resultatet viste at halvparten av verneombudene misliker arbeidet. En like stor del mener at



## **Ny informasjonssjef**

Ragnar Lie er ansatt som sjef for Vegdirektoratets informasjonskontor. Den nye informasjonssjefen er 48 år gammel. Han har utdannelse fra Journalistakademiet, tatt det danske journalistkurset ved Universitetet i Århus og har cand.mag.-eksamen med fagene statsvitenskap, historie og engelsk.

Lie har arbeidet som journalist i Moss Arbeiderblad og Fremtiden i Drammen. Ragnar Lie har en tid også vært i NTB. Videre kan nevnes at han har arbeidet med informasjonsoppgaver i Norsk Hotell- og Restaurantforbund og Mekaniske Verksteders Landsforening.

Fra 1977 og fram til i dag har Lie hatt stillingen som redaktør og informasjonssjef i Norges Rutebileierforbund. Ragnar Lie tiltrådte stillingen som informasjonssjef i Vegdirektoratet 1. april.

15. februar ble tidligere stortingsrepresentant Karin Hafstad ansatt som informasjonskonsulent samme sted. Karin Hafstad har sittet 2 perioder i Stortinget. De første fire årene var hun medlem av samferdselskomiteen, mens hun i siste periode var medlem av forbruker- og administrasjonskomiteen.

de har fått for liten opplæring. Ellers er det tilfredshet såvel med verneombudenes størrelse, med ledelsens hensyntagen til hva verneombudene måtte påpeke, og til den tid de får til å utføre sitt arbeid som verneombud.

Riksveger 1982:

# 17 millioner kroner til vedlikeholdsdistriktene

Til bruk i vedlikehold av riksveger 1982 har vedlikeholdsavdelingen til disposisjon kr. 52.800.000,— hvor kr. 2.290.000,— er driftstilskudd. Vedlikeholdssjefen har i forslag av 1.12.81 tenkt følgende utnyttelse av disse midlene:

Eiendom .....	kr. 300.000,—	Herav driftstil. kr. 300.000,—
Oppsyn .....	kr. 2.500.000,—	
Oljegrus og asfalt .....	kr. 18.000.000,—	
Permanent trafikkregulering .....	kr. 4.000.000,—	kr. 400.000,—
Turistdo .....	kr. 100.000,—	kr. 100.000,—
Planavd. tilskudd til trafikkisikring ...	kr. 150.000,—	kr. 150.000,—
Bruer .....	kr. 1.300.000,—	
Arbeid utført av kommunen .....	kr. 2.400.000,—	
Beredskapsgodtgjørelse .....	kr. 1.000.000,—	
Lager og produksjon av grus/pukk .....	kr. 500.000,—	
Lager av oljegrus .....	kr. 250.000,—	
Biltilsynet, brukskontroll .....	kr. 200.000,—	
Opprydding av gamle grustak .....	kr. 50.000,—	
Til områdene .....	kr. 17.000.000,—	kr. 560.000,—
Drift veg- og tunnelbelysning .....	kr. 500.000,—	
Bæreevnemålinger .....	kr. 150.000,—	
Sikring Søndeled .....	kr. 550.000,—	kr. 550.000,—
Reserve .....	kr. 3.650.000,—	
Vekt plass Haslestad .....	kr. 200.000,—	kr. 200.000,—

## ARBEIDSMILJØUTVALGET 1982-83

Ledelsen og de ansattes organisasjoner har nå oppnevnt/valgt nye representanter til AMU, som nå har fått følgende sammensetning for 1982-83: Fra ledelsen: Adm. sjef O. Salvesen, overing. K. Birkeland, overing. K. Nylund, driftssjef O. Dukefoss. Varamenn: Plansjef H. Colbjørnsen, overing. H. Cappelen Aas, biltilsynssjef Jens G. Andersen, vegsjef Bj. Haugmoen.

Fra de ansatte: Hovedverneombud/fagarb. A. Strand (NAF), hovedtillitsmann Paul Løvdal (NAF), maskinfører Thorleif Haugen (NAF), ing. K. Jørgensen (NITO). Varamenn: Avd.ing. S. H. Søndena (NIF), avd.-ing. B. Olstad (SBF), kjøretøykontrollør N. Marcussen (BTTF), maskinfører Helge Berntsen (NAF).

# Porta-Patcher Asphalt Recycler

**Aust-Agder vegvesen har fått «gjenvinningsmaskin» for «brukt» asfalt. Maskinen er innkjøpt av Vegdirektoratet, men stilt til disposisjon for vårt fylke.**

Maskinen er beregnet til asfaltlapping for vedlikeholdet, og må betraktes som en reparasjonsmaskin. Fram til dags dato har vi benyttet oljegrus og flukset asfalt til lapping vinterstid. Denne metoden må regnes som «førstehjelp», og i løpet av vinteren har vi lappet de samme hullene flere ganger.

Ved bruk av Porta-Patcher er det nå mulig å lappe hullene permanent. Maskinen henges etter en vanlig lastebil som er lastet med oljegrus/asfaltmasser (brukte), og denne riggen kjøres dit hvor lappingen skal foretas. Maskinen fyres med propan og har en produksjonskapasitet på ca. 10 tonn i timen med innmating av resirkulert asfalt

med lavt fuktighetsinnhold. Vi har hatt en representant fra STIG MACHINE A/S, (maskinleverandøren) for å lære opp mannskap til å bruke maskinen, så nå skal alt være klart for oppstarting.

Vegmestrene og oppsynsmennene bør tenke over behov for lapping i sine områder, så vi kan koordinere kjøreruter i fylket.

Maskinen kan også produsere varme masser for småarbeider i forbindelse med helt nødvendige gravearbeider i vegbanen.

*Asfalt-gjenvinningsmaskinen prøves på Skarpnes.*

*Innmating fra lasteplan foran, og ferdig masse ut bak.*



## Viktig å vite

De fleste er klar over at kjørepræstasjonene blir dårligere med promille. Men ikke alle er klar over hvor mye dårligere de blir. Undersøkelser som er gjennomført i løpet av 70-årene viser at risikoen for å komme ut for en ulykke i trafikken er fra 50 og opp til mer enn 1000 ganger høyere for

en trafikant som har drukket enn for en som er edru. Kjørepræstasjonene er dårligere selv etter 8 timers søvn. Selv 3 timer etter at en har våknet er kjørepræstasjonene dårligere, om en har drukket dagen før. Forsøkspersoner over- og undervurderte seg selv kraftig når det gjaldt å vurdere egen blodalkoholkonsentrasjon. Derfor: La bilen stå hele dagen etter festen.

---

# Opphøyde vegbanereflektorer gir sikrere kjøring i mørket

---

Det er et beklagelig faktum at tradisjonelle vegmarkeringer med glassperler mister sin reflekterende virkning i regnvær, da man har mest behov for den.

For å eliminere denne potensielle farlige trafikksituasjonen er det utviklet flere typer opphøyde vegbanereflektorer. Etter mange mer eller mindre vellykkede forsøk har opphøyde vegbanereflektorer nå vist at de spiller en stor rolle for sikrere kjøring i mørket og under fuktige værforhold.

Et norsk trafikkproduktfirma har i 1981 lansert en plogssikker vegbanereflektor, Stimsonite. Målinger har vist stor reduksjon i trafikkulykker, særlig under dårlige værforhold hvor ulykkene sank med hele 38%.

Stimsonite vegbanereflektorer utmerker seg bl.a. ved:

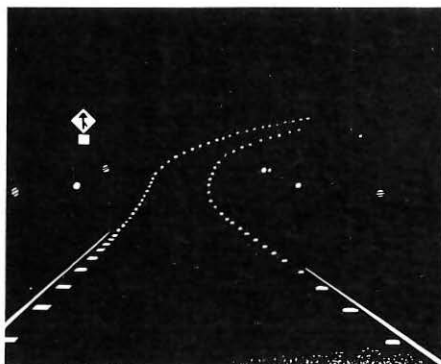
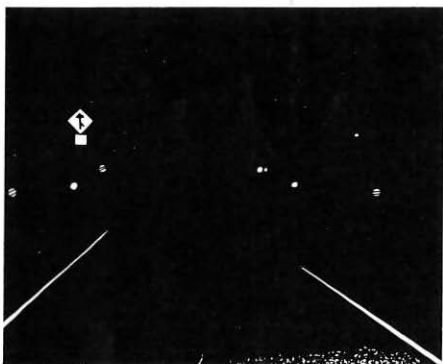
1. Stor reflekflate

2. Absolutt sikker for snøplog og veghøvel  
3. Rasjonell nedsetting, og kan brukes eksempelvis ved: Linjeoppmerking i tunneler, i kanaliserte vegkryss, i forbindelse med forbi kjøringfelt, linjeoppmerking i kurver, bakketopper, ved smalere vei, broer, avkjøringsramper osv.

Overing. Harald Søndena kan bekrefte at vegvesenet i Aust-Agder har montert slike vegbanereflektorer som en foreløpig prøveordning, bl.a. i tunnelene ved Sørlandsporten og Fånefjell samt i den skarpe kurven på E18 ved Haslestad. Og virker systemet slik at man kan heve refleksjonen også under vanskelige værforhold, er det vel noe å satse på i årene fremover?

På den annen side får man problemer med reflektorene ved legging av ny asfalt, så også dette systemet har både fordeler og bakdeler.

*Samme vei fotografert før og etter nedsetting av Stimsonite life-lite.*





# Det tar tid å lage veg

**Helt siden middelalderen har vegbygging i Norge vært sett på som en av de viktigste samfunnsoppgaver vi har. Derfor er det allerede i våre tidligste lover tatt inn paragrafer og forordninger som skulle regulere dette arbeidet og sørge for det nødvendige samarbeidet mellom enkeltmennesket og samfunnet.**

I tidligere tider var det især forholdet til grunneierne som ble viet oppmerksomhet. De hadde — i likhet med lokalsamfunnet forøvrig — visse klart definerte plikter, blant annet en årlig arbeidsplikt som skulle sikre at vegene til enhver tid ble holdt i forsvarlig stand. Senere ble de også gitt visse rettigheter som i høyeste grad måtte tas alvorlig når myndighetene planla nye veganlegg. Hva den eiendomsløse allmennhet måtte mene om påtenkte vegprosjekt var det derimot få eller ingen som spurte om.

I dag er synet et annet. I dag er alle enige om at et nytt vegprosjekt ofte betyr så store forandringer at hele lokalbefolkningen må få rett til å si sin mening om det.



Det er dette som er bakgrunnen for denne artikkelen. Meningen er at den skal hjelpe deg til å forstå hvordan en riksveg blir til. Hvordan ideen oppstår, hvordan planene utarbeides, hvordan vedtak fattes og hvilke tidsrammer som er aktuelle. Den

skal også fortelle deg hvordan du kan påvirke beslutningene på de enkelte stadier av planleggingen. Hvilke forpliktelser det offentlige har når det gjelder å opplyse om hva som er under utvikling. Hvilke rettigheter du har som enkeltmenneske — og hvilke rettigheter vegmyndighetene har i sitt arbeid.

Vi vil gjerne bygge riksvegene slik at flest mulig — både brukere og andre berørte — blir fornøyd. Men for å kunne gjøre det, trenger vi signaler både fra deg og andre som har en mening om det som er på gang. Vi vil derfor gjerne ha deg med i diskusjonen — høre ditt syn, enten du er enig eller uenig i de planene som foreligger.

Ofte tar det 10—12 år fra den første spede planskissen foreligger til det første alvorlige spadesticket tas. Men en ting er likevel klar: Jo før du sier fra om det du mener, desto større er sjansene for å bli hørt.

Før maskinene kan slippes løs i terrenget, har ethvert vegprosjekt — stort eller lite — vært realisert mange ganger. Vel å merke på papiret.

En lang rekke enkeltpersoner, etater og politiske organer har hatt det til vurdering. Tekniske og økonomiske forhold har vært diskutert og analysert — alternative løsninger har vært foreslått og i tur og orden forkastet. På ulike stadier i prosessen har medarbeidere av alle kategorier tegnet og beregnet, korrigert og justert, forandret og forbedret. Resultatet av alle disse anstrengelsene er det som med et fellesbegrep kalles de fysiske planer.

I grove trekk kan de fysiske planer deles inn i fire faser. Det er:

1. VEGUTREDNING — en faglig analyse som har til formål å klarlegge spørsmål av betydning for den videre planlegging.
2. HOVEDPLAN — en oversiktsplan som skal klarlegge virkningene eller nytten av ulike utbyggingsalternativ.

3. DETALJPLAN — som skal vise utforming og beliggenhet av et vegprosjekt og klargjøre hvilke arealer som må erverves.  
 4. BYGGEPLAN — dvs. de tekniske tegninger og beskrivelser som er nødvendige for å gjennomføre et veganlegg.



de nevnte nabobyene har vokst så fort. Stadige tungtransporter forpuster luften med støy og eksos — og mange synes skoleveien er blitt temmelig utrygg for de små etterhvert.



Solvik-folket savner nok den fredelige tilværelsen de husker fra noen år tilbake, men problemene er allikevel ikke større enn at de er til å bære.

Det få i Solvik vet er at vegsjefen i fylket for tiden holder på med en vegutredning, som om noen år kanskje vil forårsake store omveltninger for lille Solvik. Heller ikke festet de seg så mye ved det flyet som forleden dag sirklet over området og fotograferte dem fra luften.

Det vegsjefen prøver å gjøre er å analysere hele området behov når det gjelder veg- og transportmessig standard, samt å vurdere følgene av tenkte, fremtidige vegprosjekter.

Etter å ha rådført seg med de planleggende myndigheter i fylket og de berørte kommuner, trekker vegsjefen to klare konklusjoner:

1. Noe må gjøres med den stadig voksende gjennomgangstrafikken gjennom Solvik sentrum.
2. Behovet for en bedre riksvegforbindelse mellom Solviks to nabobyer vil være påtrengende i løpet av få år.

La oss — for å klargjøre begrepene — dikte oss et sted. La oss kalle det Solvik og plassere det noenlunde midtveis mellom to byer som begge er i rask vekst. Solvik er det vi i moderne språkbruk vil kalle et lite tettsted, med kirke og landhandleri, posthus, bilverksted og en håndfull bolighus av yngre og eldre årgang. Rundt Solvik ligger veldrevne gårdsbruk og skogområder som Solvikfamiliene pleier å gå tur i om søndagene. I den lille elva, som flyter sørover midt mellom kirkegården og posthuset, går det en og annen ørret, nok til at fiskeinteressen holdes ved like hos den oppvoksende slekt.

Befolkningen i Solvik er stort sett fornøyd med livet slik det arter seg i deres lille samfunn. Men en ting har allikevel ført til bekymringer for enkelte, og det er at trafikken gjennom Solvik har økt kraftig på i de senere år. Det skyldes først og fremst at

Hva vil dette få å bety for Solvik, som ligger «midt i løypa» for en mulig ny veg mellom de to byene? Ingen vet det foreløpig. Heller ikke vegsjefen. Men hans utredning er i alle fall et offentlig dokument som alle

har rett til å se. Og hvis noen i Solvik allerede nå har meninger om dette, så kan de ta kontakt enten med lokale politikere eller direkte med vegsjefens kontor.

En dag i den beste grotdien får folket i Solvik se svart på hvitt at noe er under oppseiling som i løpet av noen få år kan berøre dem merkbart. Lokalavisen kan nemlig fortelle at arbeidet med hovedplan for ny veg mellom de to nabobyene skal ta til omgående. I dagene og ukene som følger får både grunneiere, lokale organisasjoner og andre rettighetshavere melding fra vegsjefen med invitasjon til samarbeid om planene.

«Hovedplan», tenker Karlsen der han sitter i hagen og drikker ettermiddagskaffe, «hva er nå det for noe fint?» La oss ile til og forklare Karlsen at en hovedplan er en plan som viser de aktuelle løsninger og beskriver fordelene og ulempene ved disse.

Noen måneder senere begynner folk med kikkerter og målestenger og kart å dukke opp i landskapet rundt Solvik. Det har de full rett til ifølge loven — enten de beveger seg på inn- eller utmark — så sant det bare er gitt varsel. Spenningen er stor da arbeidet med hovedplanen er kommet så langt at Solviks befolkning kan inviteres til et informasjonsmøte. Og da viser det seg å stemme, det som mange hadde fryktet: En av de mulige veglinjene skjærer seg tvers gjennom den ene halvparten av Solvik.



Da er det flere enn en av Solviks innbyggere som plutselig våkner til dåd, og i løpet av de nærmeste par år skjer det mye. Lokalt er det særlig to grupper som engasjerer seg sterkt. Den ene består stort sett av folk som bor i sentrum og som gjerne ser at gjennomgangstrafikken kan bli ført utenom selve Solvik. Karlsen er en særlig aktiv talsmann for dette synet, både i lokalavisen og på diverse møter i samfunnshuset. Den andre gruppen utgjøres av en del grunneiere, med gårdbruker Halvor Haug i spissen. De er, naturlig nok, redde for at altfor mye dyrket mark skal bli spist opp hvis vegen legges utenom selve tettbebyggelsen. Enkelte verneinteresser er også knyttet til deler av området.

De offentlige organer har også ulike oppfatninger. Trafikksikkerhetsnemnda er helt på Karlsen-gruppens side, mens både landbruksnemnda og fylkeslandbruksstyret uttrykker den samme bekymringen som Halvor Haug og hans gruppe. Sammen med naturvernmyndighetene går de inn for en justert veglinje, som riktignok blir noe dyrere på grunn av en kort tunnel. Til slutt er det kommunestyrets tur til å komme med sin anbefaling, og den viser seg å gå i favør av en justert veglinje utenom tettstedet. Dette blir utslagsgivende for Vegdirektoratet, som godkjenner vegsjefens justerte alternativ II — en stor seier for Karlsen og hans gruppe. Halvor Haug og et par andre er derimot svært betenkt over resultatet. Og siden de får beskjed om at saken kan bringes inn for Samferdselsdepartementet dersom det kan påvises feil og mangler ved saksbehandlingen, bestemmer de seg til slutt for å prøve dette. Men til deres store skuffelse viser resultatet seg å bli negativt.

Det er nå gått to år siden vi sist besøkte Solvik. Hovedplanen er forlengst blitt godkjent, og arbeidet med detaljplanen er kommet i godt gjenge.

Hensikten med en detaljplan er kort og godt å vise vegprosjektets endelige utføring og beliggenhet. Den skal klargjøre

hvilke arealer som veganlegget vil legge beslag på, eventuelle omlegginger av kabler og ledninger (f.eks. vannledninger og telefonlinjer), utslipp av avrenningsvann fra vegområdene, plassering av støttemurer, støyskjermer ol. Videre skal den inneholde alle nødvendige regulerende bestemmelser for anlegg og drift av vegen, f.eks. om anleggsveger, riggområder, frisisstasjoner osv. Forholdet til grunneiere og rettighetshavere skal avklares. Disse skal holdes orientert om planleggingen, og detaljloven skal så langt som mulig drøftes.

INFORMASJON	PÅVIRKNINGSMULIGHETER FOR INTERESSERTE
Vegkontoret har plikt til å informere om arbeidet med <i>ho vedtaket</i> på følgende måte:	Publikum kan samordne og løse fram sine synspunkter gjennom:
<b>Førarbeidene til § 12 i Vegloven:</b>	- Kontakt med vegkontoret eller kommunens direktør
§ 10: Orientering om planlegging	- Grunneiermøte/Gresdemøte
§ 12: Varsel om høvedplan for godkjenning	- Bruk av lokalpresse
§ 14: Underretning om godkjent hovedplan	- Kontakt med politikere
<b>Offentlighetsloven:</b>	- Kontakt med interesse- eller næringsorganisasjoner
Sakdokumenter skal stilles til disposisjon for interesserte	<b>Førarbeidene til § 12 i Vegloven:</b>
<b>Utvangsgulv og Signalløven:</b>	§ 11: Samarbeid under planleggingen
Før det blir foretatt måling, utskikning og andre undersøkelser, skal det gis varsel på hensiktsmessig måte	§ 12: Merksnad i forbindelse med offentlig ettersyn
Vegkontorets opplysnings- og Signalløven	§ 15: Godkjent hovedplan kan på visse vilkår bringes inn for Samferdselsdepartementet for overprøving
Erindringsloven, Utvangsloven og Signalløven gir vegkontorets folk rett til å ferdes i inn- og utmark og foreta arbeid som nevnt ovenfor	<b>Utvangsloven og Signalløven:</b>
	Tilbak stam måling, utskikning og andre undersøkelser kan på visse vilkår påklages til Vegrettsrådet

Nå når rammene er fastlagt, er ikke Solvik-folket lenger så opptatt av det planarbeidet som gjenstår. Men noen unntak er det jo. Halvor Haug, for eksempel. I tillegg til at han mister mye verdifull jord, får han også en svært vrien adkomst til et større stykke dyrket mark. Han prøver på forskjellige måter å påvirke planleggerne, først til å bygge undergang der han kan komme gjennom med traktoren sin. Deretter til å lage avkjørsler på strategiske steder. Begge deler blir til syvende og sist avslått, både av sikkerhetsmessige og økonomiske grunner. Det viser seg nemlig at en undergang 500 meter lenger øst vil gjøre det mulig for Haug å komme til og fra jorden med all den redskap han vil — og med den løsningen må han etter planleggerens oppfatning si seg fornøyd, enten han liker det eller ikke.

Omsider kan vegsjefen godkjenne detaljplanen, og da har det offentlige plikt til

straks å gi grunneiere og rettighetshavere skriftlig orientering om følgende forhold: Klagerett, adgangen til å se dokumentene i saken, retten til å be om at gjennomføringen av vedtaket blir utsatt, adgangen til å søke om fri rettskjøp, forvaltningens rettledningsplikt og anledningen til å få tilkjent saksornkostninger.

Haug overveier å prøve seg med nok en klage, men finner i samråd med en advokat ut at argumentene han har på hånd neppe er sterke nok til å vinne fram.

Freden har senket seg over Solvik, vårt oppdiktede lille tettsted som for fire år siden stod i fare for å bli en del av det norske riksvegnettet. Folk har så smått begynt å betrakte den nye vegen som litt av en vel-signelse, og de aller fleste ser fram til å slipp å ha tuntrafikken drønnende rett utenfor stuevinduene. Også vegsjefen og hans folk er tålelig godt fornøyd. De har vært gjennom en strevsom men meningsfylt dialog med lokalsamfunnet, og den detaljplanen som nå er vedtatt, burde tjene både menigmann og myndigheter på en god måte.

INFORMASJON	PÅVIRKNINGSMULIGHETER FOR INTERESSERTE
Vegkontoret har plikt til å gi varsel om arbeidet med <i>detaljplan</i> på følgende måte:	Påvirkningsmuligheter som ikke er skriftstestet gjelder tilsvarende som for hovedplan.
<b>Førarbeidene til § 12 i Vegloven:</b>	<b>Førarbeidene til § 12 i Vegloven:</b>
§ 10: Orientering om planlegging	§ 11: Samarbeid under planleggingen
§ 16: Varsel om detaljplan for godkjenning	§ 16: Merksnad i forbindelse med offentlig ettersyn
§ 18: Underretning om godkjent detaljplan	§ 19: Adgangen til å påklage vedtak om godkjent detaljplan til Vegrettsrådet
Reglene i Offentlighetsloven, Erindringsloven, Signalløven og Utvangsloven gjelder som for hovedplan	
Vedtaket om detaljplan er enkeltvedtak, jfr. Forsvaltningsloven § 2. Følgende regler i kap. III-Vi kommer således til anvendelse:	
§ 11: Værdsutleggspåkl.	
§ 16: Forhåndsavkl.	
§ 17: Utrednings- og informasjonsplikt	
§ 18: Rett til å se dokumenter	
§ 24: Når enkeltvedtak skal grunnges	
§ 27: Underretning om vedtak samt om muligheter for å få vedtaket endret	

Det som nå gjenstår for vegsjefen er å utarbeide den endelige byggeplan. Den består rett og slett av de arbeidstegninger som må utarbeides i tillegg til detaljplanen, for at selve anleggsarbeidet skal kunne gjennomføres. Samtidig foregår de avsluttende forhandlinger om erverv av den grunn som den nye vegen vil kreve, og heller ikke i denne saken blir alle spørsmål

løst i minnelighet. Skjønn må til, men etter at denne prosessen er gjennomført, kan endelig anleggsarbeidet ta til, omtrent åtte måneder etter at byggeplanen forelå.

En slik anleggsstart foregår som regel uten oppstuss av noe slag. Men etter den oppmerksomhet saken har vært viet her i Solvik gjennom hele planleggingsperioden, er det ikke så underlig at begivenheten markeres med store oppslag og reportasjer i lokalavisen. Og den lar vi Karlsen lese med stor grundighet over kaffekoppen. Han nikker gjenkjennende til bildet av seg selv og er inderlig tilfreds med alt han har sagt. Også vegkontorets anleggsleder og en representant for entreprenøren har uttrykt seg i vendinger som Karlsen kan bifalle. Begge er tilfreds og ønsker at anleggsarbeidet nå må bli gjennomført uten forsinkelser.

Men Halvor Haug kan fortsatt styre sin begeistring. Han er avbildet idet maskinene går løs på en teig som er ervervet fra hans grunn, og ansiktet hans er ikke nettopp det blideste Karlsen har sett. Og når Karlsen skal være absolutt ærlig, så er han ikke så helt sikker på hvordan hans eget ansikt ville ha sett ut heller, dersom saken hadde fått et annet utfall enn det den fikk...

fra ett eller annet hold er ytret et ønske, reist et krav eller markert et behov.



*Resultatet kan ofte bli et annet enn det først planlagte.*

Ønskene og behovene som ligger bak en vegutbygging kan være så forskjellig fundert:

— Et øysamfunn kan på grunn av tekniske nyvinninger endelig se muligheten til landfast forbindelse, etter å ha ventet i mannsalder.

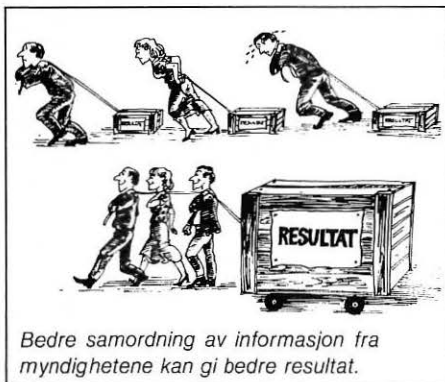
— En bestemt vegstrekning kan av forskjellige årsaker ha blitt så overbelastet at både sikkerhet og trafikkmiljø ligger langt under det nivå som kan aksepteres.

— Sterk befolkningsvekst i spesielle sentra kan gjøre behovet for raskere og bedre kommunikasjoner langt mer påtrengende enn før.

— Etablering av nye, store industriområder kan tvinge fram nye vegprosjekter i et tempo som ellers ville vært helt utenkelig.

— Gamle, hederskronte veganlegg kan ha blitt så håpløst umoderne at de må rustes opp eller legges i helt nye traseer for å kunne imøtekomme dagens krav.

Hvem som kaster fram ideer om nye vegprosjekter, kan variere. Det kan f.eks. være private grupperinger som henvender seg direkte til fylkets vegkontor — men



*Bedre samordning av informasjon fra myndighetene kan gi bedre resultat.*

Som vi nå har fått illustrert gjennom historien om Solvik, kan saksgangen i et vegprosjekt være lang og innfløkt. Men en ting er i alle fall på det rene: Ingen finner på å planlegge eller bygge en veg uten at det

som regel er det nok enten representanter for kommune- og fylkesadministrasjonen, folkevalgte politikere eller vegkontoret selv som kommer med de avgjørende utspill.

## NORSK VEGPLAN

Når tanken om et nytt vegprosjekt er født og registrert, får det sin plass i det som kalles planleggingsprogrammet. Dette er i første rekke et prioritert arbeidsprogram som tar sikte på å skaffe fram forskjellig planmateriale for det som kalles Norsk Vegplan, og som rett og slett er en Stortingsmelding om prioritering av riksvegbygging i Norge.

Det er vegsjefen i de enkelte fylker som har hånd om planleggingsprogrammet og som i denne sammenheng er ansvarlig for kontakten med de berørte kommuner, med

Vegdirektoratet og med de fylkeskommunale styresmaktene.

Dette planleggingsprogrammet blir utarbeidet for 4-årsperioder med ny gjennomarbeidelse hvert år. Derfor kan et vegprosjekt dukke opp i planleggingsprogrammet flere år på rad, men da i stadig mer detaljert form. De enkelte trinn i planleggingen har vi allerede beskrevet — gjennom historien om Solvik. Her skal vi bare nevne at det er gjennom Norsk Vegplan at prioriteringen av de forskjellige vegprosjekter foregår. Etterat de fylkeskommunale myndigheter har sagt sitt, blir vegsjefens forslag behandlet av Vegdirektoratet, som så avgir sin innstilling til Samferdselsdepartementet. Når departementet har vurdert saken, legger det så fram planen for Stortinget, som foretar den endelige prioritering. Bevilgning av penger til de ulike vegprosjekter skjer i forbindelse med de årlige budsjettvedtak.

### Hvordan blir du holdt orientert om det som skjer på det innledende stadium?

Først og fremst gjennom *pressen* som regelmessig vil informere om behandlingen av planer og budsjett i fylket, i forvaltningssystemet og i Stortinget.

Ellers vil du ved henvendelse til vegkontoret kunne få opplysninger om den saken du spesielt interesserer deg for - i form av:

- Stortingsmelding om Norsk Vegplan.
- Innstilling til Stortinget om Norsk Vegplan.
- Referat fra forhandlingene i Stortinget.
- Stortingsproposisjonen for hver budsjettering.
- Budsjettinnstillingen for hver budsjettering.

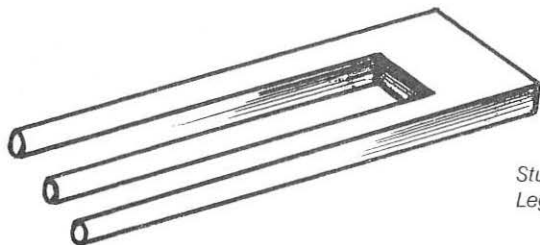
### Hvilken mulighet har du til å påvirke prioriteringen?

På dette innledende stadium er det stort sett bare to

mulige veier å gå for å få sin stemme hørt. Enten

- gjennom fylkespolitikkerne, eller
- gjennom stortingsrepresentanter fra ditt fylke.

## DAGENS HJERNETRIM



Studer figuren nøye i 15 sekunder.  
Legg bort bladet, og tegn den på frihånd.

# Mangelfullt dekkevedlikehold svekker kvalitetstilstanden

Et asfaltdekke er resultat av et kompromiss mellom mange ønsker og krav. De viktigste funksjons- og brukskrav er: Varighet, bæreevne, vanntetthet, jevnhet, miljøbevaring, friksjonsforhold, synsforhold.

Vedlikehold går i prinsippet ut på å opprettholde kvalitetstilstanden på alle disse områder. Flere av disse egenskaper kan kombineres i den forstand at de oppnås ved en og samme vedlikeholdsprosess, andre er i innbyrdes konflikt.

Tre forhold er viktige for oss som planlegger og utfører vedlikehold av asfaltdekker, det er: Hvorfor utfører vi vedlikehold? Når utfører vi vedlikehold? Hvordan utfører vi vedlikehold.

## **Hvorfor vedlikehold**

Våre vegnormaler angir den standard et asfaltdekke skal ha. Standardkravet er avpasset etter vegens type og viktighet, og er bl.a. basert på minimalisering av vegholds-kostnadene.

Den vanligste svakhet ved norske veger er bæreevnen, og mangelfullt vedlikehold vil svekke denne ytterligere. Dette skjer dels ved at dekkets tykkelse reduseres i

*Den vanligste svakheten er bæreevnen.*



*Ved krakelering kan legges et enkelt Ottadekke.*

hjulsporene, dels ved at det dannes sprekker slik at vann kan trenge ned i bærelaget.

Langvarig neglisjering av vedlikeholdet fører til en aksellererende nedbryting av vegene, slik at de til slutt må bygges om til kostnad av en helt annen størrelsesorden enn vedlikeholdet. Vi kan se at denne prosess er i gang mange steder i landet.

I de senere årene er også transportkostnadene kommet stadig mer i søkelyset. Beregninger utført bl.a. av Verdensbanken, viser at transportkostnadene langt overskrider vegholdskostnadene, og at de øker meget sterkt med synkende dekkestandard.

Disse forhold er årsaken til at Statens vegvesen, på tross av synkende bevilgninger, opprettholder vedlikeholdet. Verken vegmyndighetene eller bevilgende myndigheter våger å la vegnettet forfalle.

## **Når utføre vedlikehold**

Planlegging og prioritering av reasfaltering skjer fremdeles som regel ved visuell bedømmelse av dekketilstanden. Det er i årenes løp arbeidet meget med å finne frem til objektive metoder for å fastslå dekketilstanden, fra ASHO-systemet som er et «jury-system» hvor flere observatører uavhen-

gig av hverandre klassifiserer vegene i fire brukbarhetsklasser og til metoder som krever måleutstyr i millionklassen.

Veglaboratoriet har også utviklet et system som ved kontinuerlig måling av dekkeoverflaten og dels visuell registrering av bestemte defekter, kan rangere dekkene etter deres standard.

Følgende seks faktorer registreres: Hjulspordybde, jevnhet, krakkelering, sprekker, gjennomslitning, slaghull - lapper.

Utstyret er plassert i en bil som under måling kjører med ca. 40 km/t. Hjulspordybde og jevnhet måles og registreres automatisk, de øvrige fire defekter observeres og mates inn på samme bånd ved hjelp av et enkelt tastatur.

Et regneprogram beregner et tallmessig uttrykk for den gjennomsnittlige dekketilstand for hver km veg, og markerer den dårligste 100 m-strekning. På denne måten kan dekkene rangeres etter dekkekvalitet.

Utvikling av metoden har pågått i mange år, og det gjenstår enda en del arbeid på instrumentsiden før den er klar for alminnelig bruk ved det enkelte vegkontor. Utstyret vil koste 100.000—150.000,— kr. eks. bil.

### **Hvordan vedlikeholde**

De teknikker og materialer som brukes i det tradisjonelle dekkevedlikehold, som lapping, oppretting ol., er godt beskrevet i våre retningslinjer og skal ikke berøres her.

Vi skal istedet ta for oss noen få mer ukonvensjonelle og moderne metoder og gi en beskrivelse av utførelse og økonomi.

### **Halvsåling, repaving, fresing, recycling:**

Det finnes i dag en rekke forskjellige metoder for «moderne» reparasjon av hjulsporslitte asfaltdekker.

Veglaboratoriets «Halvsåling med Heater» baserer seg på at det hjulsporslitte dekket varmes opp med infrarød stråling. Direkte oppå det oppvarmede, myke dekket legges ny asfaltmasse bare i hjulsporene. Utleggeren stryker over de langsgående ryggene mellom hjulsporene. Den nye massen blir valset ned i det myke underlaget slik at det blir «full sveis» mellom gammelt og nytt. Ved denne metoden får man ny masse i full tykkelse der slitasjen er størst, og levetiden er som for ordinære dekker.

«Repaving» likner meget på halvsåling, men her høvles det oppvarmede hjulspors-

*Kald vekkfresing av langsgående rygger på E18 ved Skjulestad.*





slitte dekket, slik at det blir slett før den nye massen legges ut. Denne blir da jevntykk i hele utleggerbredden, og i hjulsporene blir det således bare et tynt overtrekk av ny masse over den gamle oppvarmede.

Varm eller kald vekkfresing av de langsående rygger mellom hjulsporene uten tilførsel av ny masse er også lansert som selvstendig reparasjon. Overflaten blir imidlertid uensartet og ujevn, og metoden gir ingen gjenoppretting av bæreevnen.

«Recycling» går ut på å frese og kjøre vekk det gamle dekket og bruke dette som del av råmaterialet ved produksjon av nytt vegdekkemateriale.

Metoden forutsetter at det oppfreste dekkematerialet har en ensartet sammensetning, og egner seg lite i Norge.

Prisforholdene for de forskjellige varianter av moderne vedlikeholdsmetoder i forhold til tradisjonell utførelse fremgår av tabellen:

Metode	Relativ pris	Varighet
Tradisjonell	100	100
«Halvsåling»	40	100
Repaving	60	10-80
Fresing	40-50	
Recycling	80-110	

### **Overflatebehandling, Ottadekke:**

Vanlig overflatebehandling er et utmerket og rimelig vedlikeholdsdekke som tetter og fornyer en forvitret dekkeoverflate og gir utmerket friksjon og lysrefleksjon.

Den billigst vedlikeholdsmetode for kraleerte, oppsprukne dekker er imidlertid å gi det en «grov forsegling» ved å legge et enkelt Otta-dekke direkte oppå det gamle dekket, etter evt. oppretting.

Prisen på vanlig overflatebehandling og Ottadekke er henholdsvis 6-7 kr./m<sup>2</sup> og 5-6 kr./m<sup>2</sup>.

### **Vedlikehold av friksjon:**

Hvis et asfaltdekke ev en eller annen grunn har for lav friksjon, kan dette utbedres ved avstrøing med asfaltert finpukk 9-11,5 mm

## **Vi sakser:**

Fra 1. januar ble dispensasjonssystemet forenklet for en del grupper spesialkjøretøyer. Forenklingen gjaldt både bestemmelser om akseltrykk, totalvekt, bredde eller lengde utover det som ordinært er tillatt. Et trekk ved forenklingen av reglene er at transportfirmaene i mindre utstrekning må søke om dispensasjon. Den nye ordningen tillater utstedelse av generell dispensasjon. For enkelte typer transportoppdrag vil dette bety en vesentlig lettelse.

Vegdirektoratet har vedtatt å kjøpe ytterligere 1000 mobile radiostasjoner til statens interne samband. Men regnet med at det nye utstyret skal gjøre radiosambandet til et enda bedre verkøy for å løse etatens oppgaver, skriver Vegen og Vi i sitt desembernummer. I 1980 og 81 ble det levert 1500 slike stasjoner.

Fra vegstasjoner og biltilsynsstasjoner er det blitt delt ut refleks helt siden mørketiden inntrådte. Nærmere 70 000 refleksbrikker er sendt ut fra informasjonskontoret, og rapporter tyder på at store mengder allerede er fordelt denne vinteren.

En opptelling pr. 1.1.82 viser at det langs riktsvegnettet i Aust-Agder i alt er oppsatt ca. 9400 skilt av ulike slag. Av disse er 2500 vegvisningsskilt, 1650 forbudsskilt, 1600 vikeplikt og forkjørsskilt og 525 fareskilt. Total verdi av skilt og skiltmateriell er ca. 5,5 mill. kr.

De fleste kjøretøy som registreres etter 1. april 1982 skal ha reflekterende kjennermerker. Det vil bli «myk» overgang ved at

eller 11,5-16 mm, varme opp med infrarød stråling (heater) og valse finpukken ned i det oppvarmede underlaget.

Artikkelen bygger på en rapport fra Veglaboratoriet, saksbehandler har vært Tor-kild Thurmann-Moe.

*Leserne har ordet:*

# Produktivitetskampanjen 1982

Av Paul Løvdal

Dette innlegg må gjerne oppfattes som provoserende, og jeg tar derfor imot synspunkter som kan danne grunnlag for en diskusjon på alt som har med effektivitet å gjøre.

At denne kampanjen er kommet igang ser jeg som nødvendig og riktig. Etter mange år i velstand kan det være nødvendig å få en bred og seriøs «besiktigelse» av vårt hus.

utskiftingen skjer ved «naturlig avgang». De nye kjennemerkene er forøvrig i form lik de vi har i dag.

Trafikanter som rammes av gjenstander fra et tunneltak, kan få erstatning av vegvesenet. Avgjørende om vegvesenet skal være ansvarlig, er spørsmålet om kontrollen, varslingen og sikringen har vært god nok, skriver Juridisk seksjon i Vegdirektoratet.

Planavdelingen har nylig gått til anskaffelse av ny bærbar videospiller med fargekamera. Det er således mulig å ta opptak av steder og forhold av spesiell interesse, for senere visning.

Vegdirektoratet har etablert en av Skandinavias største databaser som inneholder opplysninger om 2,2 millioner kjøretøy og 1,8 millioner førerkort. Opplysningene vil i første omgang bli hentet ut på dataskjermer i biltilsynet og politiet.

1. juni ble bilforsikringsselskapene tilknyttet motorvognregisteret, mens toll- og avgiftsmyndighetene beregnes tilknyttet i løpet av høsten. Autosys planlegges spredt til samtlige av landets biltilsynsstasjoner over en 4-års periode.

Både motorvogn- og førerkortregisteret

Produktivitetskampanjen tar sikte på en bedre produktivitet i hele samfunnslivet, også i det offentlige. I den offentlige sektor er kampanjen rettet mot administrative rutiner i administrasjonen, men også vi vegarbeidere vil gjerne være med å bidra til at også vi blir mest mulig effektive.

Vegarbeiderne har til nå vært den eneste gruppen i hele vår etat som har vært målt og veid i effektivitetssammenheng.

er konsesjonspliktig etter personregisterloven. Det har derfor vært et nært samarbeid med Datatilsynet, slik at personverninteressene er behørlig ivaretatt.

Riksveginvesteringene har gått ned med hele 25 prosent fra toppåret 1978 til 1981. Vegbevilgningene er rammet sterkere enn de øvrige samferdselsbevilgningene, og betydelig sterkere enn de øvrige statsutgifter sett under ett.

Det er vegdirektør Eskild Jensen som kommer med denne dystre påvisningen. Det skjer i årsberetningen for Statens vegvesen for 1981. Han legger videre til: I tillegg til denne tilstramming på statsbudsjettet har det foregått en ytterligere nedgang i både vedlikehold og anlegg av fylkesvegene.

## **Fordeling av velferdsmidler**

For 1982 er det bevilget kr. 36.000,— til velferdstiltak for ansatte i Aust-Agder vegvesen. I forhandlingsmøte 1.2.82 med tjenestemannsorganisasjonene ble det vedtatt å fordele midlene således: Pensjonistforeningen kr. 1.500,— julekaffe kr. 15.000,— og Bецriftsidrettslaget kr. 4.000,—. Restbeløpet på kr. 15.500,— står inntil videre som ufordelte midler.

Arbeidstid og kaffekoppen har vært gjenstand for debatt gjennom mange år. Mange ganger har en følelsen av at det har vært det eneste ledelsen har å tilføre debatten om effektivitet. Her er lite å hente og den debatten bør ikke gjentas. Dessuten er det i dag anerkjent at korte pauser gir høyere produktivitet totalt. Det er nå en gang slik at mennesker fungerer best på den måten.

Der hvor gevinsten er å hente, er på det nivå hvor disponeringen av ressurser foretas. Det vil nå bli nødvendig for ledelsen å se om det er andre ting enn «svettefaktoren» det kan gjøres noe med i denne sammenheng.

Dersom produksjonsgevinst skal oppnås må ledelsen være villig til å se på hva de kan bidra med. Fra vår side skal vi gjøre det vi kan for å følge opp. Alle grupper må med, og første betingelse for å oppnå økt produktivitet er godt samarbeid i alle ledd. Er samarbeidet dårlig blir også produktiviteten deretter.

Fra vår side har vi vært opptatt av dette og har pekt på ting som etter vår mening vil gi effektiv gevinst, uten at vi har møtt stor forståelse for dette. Vi mener at utgangspunktet for å nå målsettingen for høyest mulig produktivitet i alle ledd må være:

1. Først sette i verk en omfattende undersøkelse av effektiviteten i administrasjonen. Herunder ordregang, delegering, kapasitetsreserver hos den enkelte saksbehandler/avdeling, overføring av saker fra sterkt belastede områder/avdelinger til andre med lettere situasjon. Ledig kapasitet settes inn i områder hvor det nå leies inn konsulenthjelp. Forhold til publikum ved henvendelse og påfølgende saksbehandling underlegges analyse med sikte på hurtigere og bedre service. Særlig bør en se på samarbeidet de enkelte avdelinger imellom og på planarbeidet. Bruk av kapitalreserver innenfor de enkelte budsjett og planer gjennomgås med sikte på best mulig utnyttelse, herunder innkjøp og lager.

2. Forholdet mellom veikntoret/opsyn i driften gjennomgås med sikte på bedre rutiner (plan). Delegering av myndighet. Avklaring av ansvarsområdene.

3. Oppsynsmannstjenesten gjennomgås med sikte på effektivisering, disponering av kapital og andre ressurser, planlegging av informasjon nedover i linjen, dirigering av myndighet til — og samarbeid med underordnede.

4. Tiltak som kommer etter foranstående gjennomgang, og som får betydning for driften følges opp. Forholdene i driften innrettes slik at tiltak i overordnet ledd får størst mulig effekt. Maskinparken gjennomgås og effektiviseres. Forholdene legges til rette for utnyttning av arbeidstiden. Organisasjonsformen i driften gjennomgås for å få best mulig effekt av den enkelte arbeidstaker. Særlig er dette nødvendig etter etablering av faste formannsstillinger. Skille mellom anlegg og vedlikehold bygges ned.

Frå vår side er vi opptatt av å bli så effektive som mulig, men her er vi helt avhengig av at også ledelsen vil samarbeide med oss for å oppnå resultat.

Som jeg har sagt ved mange anledninger: Den gode leder som bygger på samarbeid kan hente ut ressurser som effektiviserer. Den autoritære leder har ingen ressurser å ta ut, ganske enkelt for han vet ikke at disse ressurser finnes. Dette burde være noe som også opptar ledelsen i Aust-Agder Vegvesen. Jeg håper derfor at vi kan få en diskusjon om dette i «Sørlandsporten».



# Vedlikeholdsutgiftene halveres ved innføring av restriksjoner

Det vil koste mellom 750 og 1000 millioner kroner i økte vedlikeholdsutgifter å tillate vanlig akseltrykk under teleløsningen. Tallene gjelder det samlede vegnettet i landet. For riksveggenes del ligger summen omkring 500 millioner. Utgiftene blir halvert når det innføres restriksjoner under teleløsningen.

Vegenes bæreevne svekkes radikalt i denne perioden, noe som ikke bare ødelegger vegdekket, men også selve vegkroppen. Teleskadene oppstår når frosten går ut av vegkroppen. De tunge kjøretøyene forårsaker en «pumpeeffekt» slik at vannet samler seg i den oppbløtne vegkroppen som da blir svært lite bæredyktig. Bæreevnen synker til frostmeltingen har nådd en viss dybde for deretter å gradvis stige igjen til det normale. Selv om vegen kan se tørr og fin ut kan den likevel ha nedsatt bæreevne.

For å kunne avgjøre bæreevnen på en veg benytter vi avansert måleutstyr og datateknikk. Ved hjelp av dette har en funnet ut at vegene i teleløsningsperioden tåler

langt mindre belastning enn hva en tidligere var klar over.

Tidspunktet for å innføre telerestriksjoner vurderes fra år til år avhengig av temperatur og telens dybde. Normalt settes restriksjonene inn når frostmeltinga har nådd en dybde på omkring 10 cm, og oppheves omkring en uke etter at telen er blitt helt borte. Til vanlig gjelder telerestriksjonene i månedene april og mai, men det hender at de strekker seg ut over denne perioden.

De senere åra er omkring 6000 kilometer riksveg forsterket til å tåle 10 tonns akseltrykk om sommeren. Også en stor del av disse vegene vil få nedsatt akseltrykk under teleløsningen.

Telerestriksjoner ble i år startet i slutten av mars her i fylket. Etter ukentlige observasjoner med bruk av telegrensemålere og Dynaflectmålinger over en periode, fant en det da riktig å sette ned vegenes bæreevne, som vanlig til enkelte transportørers protest og mangel på forståelse.

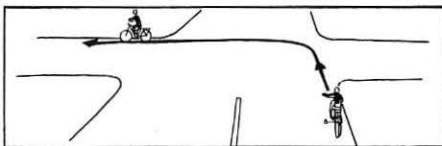
## Viktig regel for syklister

Syklist, som skal svinge til venstre i veikryss, skal fortsette til høyre på veien over krysset. Først når krysset er passert skal det svinges til venstre for å fortsette til høyre på den kjørebanelen det svinges inn på. Før venstresvingen foretas må syklisten forvise seg om at dette kan skje uten hinder for annen trafikk. Er det flere felt og det høyre felt er forbeholdt trafikk som skal svinge til høyre, kan syklisten kjøre til høyre i det av de andre kjørefeltene som ligger til høyre.

Den store venstresvingen skal gjennomføres også i såkalte T-kryss. Venstresvingeregelen gjør at syklisten unngår den utsat-

te plasseringen midt ute i krysset med vikeplikt for kjøretøyer fra høyre og forfra samtidig. I kompliserte kryss med mange kjørefelt og oppmerking som kan være vanskelig å forstå, anbefaler Trygg Trafikk at syklisten går av sykkelen og benytter seg av kryssingsanleggene som er anlagt for fotgjengere.

*Tegningen viser hvordan en syklist skal svinge til venstre i et kryss.*



*Vegdirektør Eskild Jensen:*

## **Vi kan konkurrere med private**

På en rekke arbeidsområder kan Statens vegvesen konkurrere med private entreprenører. Dette slo vegdirektør Eskild Jensen fast i et foredrag han holdt på «Våre Veger-dagen», arrangert av tidsskriftet *Våre Veger*.

Uttalelsen baserer seg på økonomiske analyser av en del anlegg og vedlikehold jamført med det vegvesenet vet om noenlunde sammenlignbare resultater fra private entrepriser.

Når det gjelder tunnelbygging, pekte vegdirektøren på at en oversikt som omfatter 19 tunneler drevet av vegvesenet og 8 av entreprenører, viser at prisen for egen-

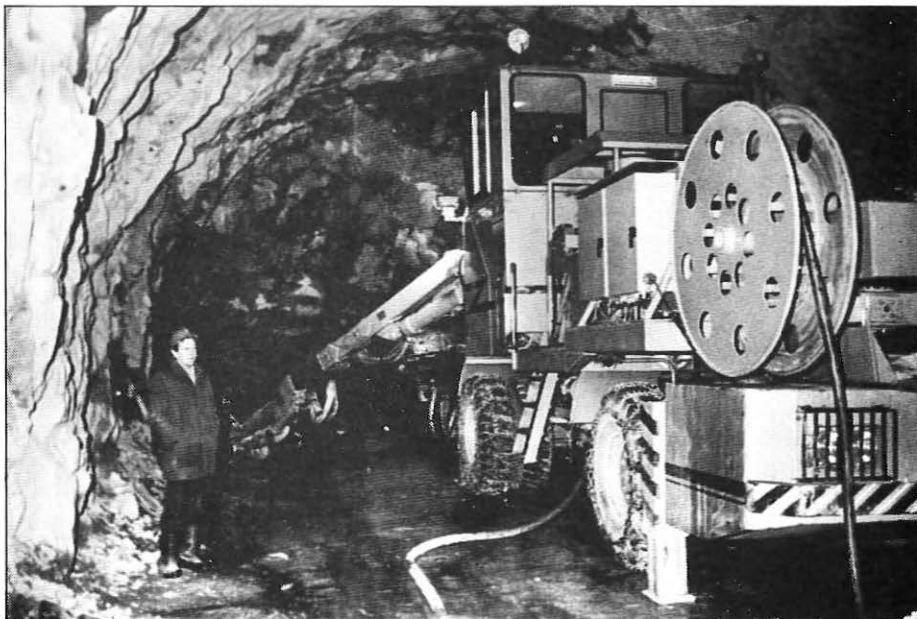
drift og entrepriser ligger i samme størrelsesorden pr. meter råsprengt tunnel.

I foredraget sammenlignet han også asfaltarbeider, og sa i denne forbindelse: Når det gjelder asfaltarbeider, er vi iferd med å avslutte en inngående sammenligning mellom prisene på masse levert og utlagt fra egne verk i Hedmark og Østfold, og tilsvarende masse fra private entreprenører i hele landet.

Korrigert for ulikhet i belastning av offentlige avgifter, var asfaltarbeidene i egen regi i 1981 noen få prosent billigere.

Endelig trakk han også fram eksempler fra utbyggingen av E6 i Akershus og E18 i Vest-Agder som viser at vegvesenet er

*For tunneldrift er prisen for egendrift og entrepriser i samme størrelsesorden pr. meter råsprengt tunnel.*



# Transportplan i byområder

Et ønske om en mer samordnet planlegging av ulike tiltak innen transportsektoren har gjort at en nå arbeider med opplegg for transportplanlegging i byområder. Behovet for å se tiltakene i sammenheng utover sektor- og forvaltningsgrenser for å finne de beste totalløsninger er spesielt påkrevd ettersom de økonomiske rammene nå er redusert. I denne sammenheng er det fra Stortinget gitt uttrykk for at en også under bestemte forutsetninger kan bruke bevilg-

konkurransedyktig. Om E18 sa han: — Ved veganlegget Feda-Hestespranget i Vest-Agder ble i 1980 en skjæring på snau 20 000 kbm. satt bort i entreprisen, med en beregnet enhetspris på 22,95 kroner. På samme anlegg ble en annen skjæring på snau 70 000 kbm. drevet i egen regi og oppnådd enhetspris var 19,90 kroner.

Forholdene var her så like at etter vegsjefens vurderinger kan det trygt hevdes at vegvesenet var konkurransedyktige, understreker vegdirektør Eskild Jensen. Han la til at det er mulig det virker overraskende på noen at vegvesenet er konkurransedyktige innenfor mange fagområder.

Men hvis vi ser nærmere på hvordan moderne anleggsdrift er organisert, er dette kanskje ikke så overraskende. De større entreprenører og vegvesenet organiserer sine anlegg stort sett på samme måte.

Han framhevet i den forbindelse at etatfølelse og faglig ærgjerrighet på etatens vegne fortsatt er en dyp realitet i vegvesenet, og «er det som i mange tilfelle kan forklare den betydelige innsats som våre folk yter under ofte vanskelige arbeidsforhold og med svak økonomisk belønning».

Vegdirektør Eskild Jensen konkluderte med at på noen oppgaver har vegvesenet de beste resultater, på andre er entreprenørene best. Kostnadene ligger innenfor samme størrelsesorden.

ninger fra riksvegbudsjettet til tiltak som ligger sentralt utenfor riksvegnettet.

Transportplanleggingen i by- og tettstedområdene vil bygge på og være en videreføring av NVP II-arbeidet. Den vil inngå som en del av den kommunale planlegging (generalplan), med kommunen som hovedansvarlig for planleggingen. Statens vegvesen vil imidlertid delta aktivt i dette arbeidet både ut fra ansvaret for riksvegnettet og ut fra kompetanse og ansvar knyttet til transportspørsmål generelt.

For å få erfaring med samordnet transportplanlegging har Vegdirektoratet i samråd med kommune og vegkontor valgt ut Hamar som prøveby.

Følgende hovedområder vil bli vurdert i tilknytning til transportplanarbeidet i Hamar:

1. Differensiert bilvegnett
2. Gang-/sykkelvegnett
3. Kollektivtransportsystemet
4. Parkeringsanlegg
5. Godstransportsystemet

I forbindelse med NVP II-arbeidet ble hovedvekten lagt på en avklaring av 1 og 2. De øvrige hovedområder (3, 4 og 5) har bare i svært begrenset grad vært vurdert i tilknytning til NVP II-arbeidet. Det er innen disse tre områder (kollektiv, parkering og gods) at Vegdirektoratet i særlig grad har engasjert seg i Hamar.

En vesentlig del av registreringsarbeidet er allerede utført, og det resterende vil bli utført i løpet av våren 1982. Materialet vil gi grunnlag for utarbeidelse av retningslinjer/metoder for utførelse av tilsvarende undersøkelser i de mindre og mellomstore byene.

Det vil i denne forbindelse bli lagt vekt på at ambisjonsnivået i disse metoder/retningslinjer gjenspeiler problemenes omfang. De enkelte delrapporter vil bli publisert utover våren/sommeren 1982.

# Lovende forsøk med forhåndsregistrering av steinras

Å forutse steinsprang av den typen som nylig drepte fire mennesker på riksveg 5 ved Førde i Sunnfjord er svært vanskelig. Noe større sjanse har man når det gjelder mer omfattende steinskred, og vegmyndighetene har gjort lovende forsøk med instrumenter koplet til automatisk varslingsanlegg. Likevel er det helt klart at rasfaren er noe vi må godta på mange norske veger, spesielt i perioder med mye regn og temperatursvingninger omkring frysepunktet, sier geolog Eystein Grimstad ved Veglaboratoriet.

Er hellingen i terrenget over 35 prosent regner man at en steinmur kan være rasfarlig. Dersom underlaget er løsmasse av leire vil det være fare på ferde også med mindre helling. Dette betyr at vi i Norge har svært mange rasfarlige fjellsider, og bare en liten del av disse vil det både av praktiske og økonomiske årsaker være mulig å undersøke i detalj.

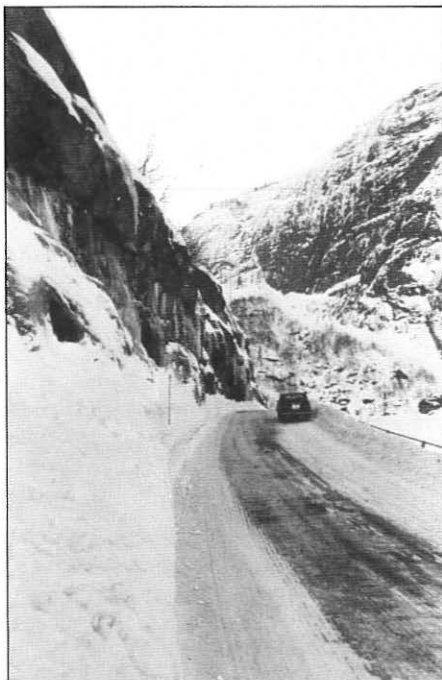
## Tre slags ras

En grundig forhåndsundersøkelse er imidlertid nødvendig om man skal kunne forutsi ras. De forholdsvis få stedene det er anledning til dette vil man ofte kunne varsle skredfare.

Fagfolk skiller mellom tre slags steinras, alt etter mengden som kommer ned. Steinsprang kalles det når steinmassene er under 100 kubikkmeter. Kommer det ned mellom 100—10 000 kubikkmeter er det snakk om et steinskred og raser det enda større mengder fra fjellet betegnes det som fjellskred. Dette siste er en forholdsvis sjelden hendelse. Det kan gå år mellom hver gang vi opplever så veldige utrasninger.

## Regn og frost farlig

Hva er det som forårsaker steinras? Først og fremst regn og frostsprengning, sier Ey-



*Rv. 12 ved Byklestigen er av våre mest rasfarlige partier.*

stein Grimstad. Vann, oftest i forbindelse med sterk nedbør, kan få steinurer og blokker på gli ved at det vasker bort jordmasser under blokkene. Trerøtter kan også vokse inn i sprekker og sprengne ut stein. Det samme er det som skjer ved issprengning. Vann i sprekken fryser og utvider seg. Når isen smelter kan steinblokken rase ut i stedet for å falle tilbake. Fjellsprekkenes retning er her avgjørende. Heller sprekken utover glier blokken lett ut.

Frostsprengning skjer når temperaturen svinger under og over frysepunktet. Slike forhold oppstår som regel om våren og høsten og sørvendte helling er spesielt utsatte fordi sola varmer mest der. Om hø-



*Issprengning kan få steinurer og blokker på gli.*

sten er det ofte særlig mye regn. Alt dette gjør at 75 prosent av steinrasene forekommer høst og vår.

### **Et forsøk i Aurland**

Den vanlige måten for å se om fjellblokker er i ferd med å rase ut har vært å slå bolter på hver side av sprekken og så måle om sprekken utvider seg. Vil vi til enhver tid vite om det skjer bevegelser nytter ikke denne metoden, da må vi ta elektroniske midler i bruk. Før et ras på riksveg 601 mellom Aurland og Fretheim i Sogn for noen år siden ble slike måleinstrumenter installert i fjellet. To timer før raset kom varslet sensittorene om skredfaren og vegen kunne stenges.

Eystein Grimstad ledet dette arbeidet. Det ble boret et hull gjennom en forstøttingsmur, videre gjennom løsmassene og inn i fjellet. Med et såkalt ekstensometer festet til en stang som kjøres inn i hullet kan man måle bevegelser i løsmassene i forhold til forankringspunktet. Vil man vite

hvor i massene bevegelsen foregår kan man sette inn stenger av forskjellig lengde.

### **Trafikklys varsler ras**

I Aurland var ekstensometeret forbundet med en skriver som hele tiden registrerte bevegelsene og med et trafikklys som lyste rødt dersom bevegelsen var over faregrensen. Faregrensen ble satt til en bevegelse på 2 cm siden siste avlesning. Ura beveget seg med 1,7 mm pr. døgn i mange uker. En dag koplet det røde veglyset inn og avlesningen viste at massene hadde beveget seg 14 mm på halvannet døgn. Dermed var det klart at et ras var under utvikling.

Varslingsanlegget er fremdeles i drift i Aurland, men har hittil ikke vært prøvd andre steder i Norge. Derimot har man forsøkt med streng ekstensometre, der en svingende streng erstatter stangen. Denne typen faller noe billigere enn stangekstensometeret. En annen metode som er prøvd er å strekke et sinkbånd mellom to bolter over en sprekke. En elektrisk krets blir brutt når båndet ryker.



Rapport fra UP:

# Flere med promille og færre med belte

Mens det mellom 1977 og 1980 var en reduksjon i antall promilledømmer fra 7300 til 6300, tyder imidlertid tallene på at det i 1981 vil bli en mindre oppgang i promillekjøringen, 2-3 prosent.

230 000 motorvogner/førere ble stoppet for kontroll av Utrykningspolitiet i 1981. Dette er det nest høyeste antall kontroller UP har gjennomført.

Når det gjelder radarkontroller, har 700 000 kjøretøyer passert en radarkontroll i måleretningen. Ved såkalte punkt-kontroller (rødt lys, skilt mv.) er overvåknin-

Alt dette koster penger, og det blir et spørsmål hvor mye man vil satse på slike varslingsanlegg. I 1979 kom således boringen og måleinstrumentene i Aurland på over 100.000 kroner. Det er vedlikeholds-kontorene ved de forskjellige vegkontorer som må finansiere slike anlegg.

En metode som blir benyttet mange steder for å forhindre steinsprang fra avgrensede partier er fjellbolter kombinert med sikringsnett. I jevnt hellende terreng eller på steder med små høydeforskjeller er det bygd fanggrøfter kombinert med fangvoller for å hindre mindre steiner i å nå vegbanen.

Men som nevnt tidligere, uansett er det bare et fåtall rasfarlige steder som kan sikres. Vegvesenet har registrert 264 rasfarlige vegstrekninger, men dette er bare strekninger der ras forekommer nokså hyppig.

gen intensivert. Bare ved rødlyskontroller er rundt 1/4 mill. kjøretøyer kontrollert.

58 000 bilførere er stanset i fartsøvertredelser. 40 000 ble stanset i radarkontroller. 2080 mistet førerkortet for grove fartsøvertredelser. Det ser også ut til at det er denne siste gruppen som også øker i omfang.

UP har også foretatt 77 000 spesielle kontroller med henblikk på beltebruk. Det viste seg at bruksprosenten lå på 83,1 i tettbygd strøk mot 88,9 i 1980. Utenfor tettbygd strøk var bruksprosenten 89,6 mot 91,5 i 1980.

I 1981 er det utferdiget forholdsvis flere gebyrer for ikke-bruk av bilbelter enn i 1980. 9,7 % av bilførerne i tettbygd strøk fikk gebyr i 1981 (1980: 5,1%) og utenfor tettbygd strøk fikk 3,9 prosent gebyr (2,8% i 1980). Ved stoppkontroller har 40 200 fått pålegg om å utbedre mangler ved kjøretøyet.



*En svenske spurte en av de innfødte om han hadde et sandpapir — han skulle på ferie i Sahara-ørkenen.*

*— Hva skal du med det? spurte den innfødte.*

*— Vi må jo ha et kart, svarte svensken!*

*Fra adm.avdelingen:*

# Regler om tjenestefri i utdanningsøyemed

I forhandlingsmøte i Vegdirektoratet ble man enig med vegvesenets tjenestemannsorganisasjoner om regler for tjenestefri i utdanningsøyemed mv. Reglene har følgende ordlyd:

1. Ved avgjørelse av spørsmålet om permisjon skal gis, må det skje en avveining mellom tjenestemannens behov og tjenestens tarv. Herunder må det legges vekt på muligheten for å få stillingen tilfredsstillende besatt som vikariat.

2. Tjenestefri bør så langt tjenesten tillater det, gis tjenestemann som ønsker å gjennomføre en utdanning av betydning for vedkommendes videre arbeid i vegvesenet. For å få tjenestefri etter dette punkt, må vedkommende ha gjort tjeneste i vegvesenet i minst 1 år.

3. Tjenestefri for tidsbegrenset tjenestegjøring i utdanningsstilling, f.eks. som dommerfullmektig, stipendiat ol., kan gis for inntil 2 år.

4. Tjenestefri for inntil 2 år, med mulighet for forlengelse i ytterligere 1-2 år, kan gis ved overgang fra stilling i Vegdirektoratet til vegvesenet i et fylke eller omvendt, og ved overgang fra et fylke til et annet. Som hovedregel gis det ikke permisjon for å overta ny stilling innen samme arbeidssted f.eks. innen Vegdirektoratet eller innen vegvesenet i et fylke. Unntatt er permisjon for overtakelse av vikariat for tjenestemann som er fraværende pga. offentlig

ombud eller for å gjøre tjeneste i en tjenestemannsorganisasjon. For overtakelse av vikariater og engasjementer i vegvesenet, kan det gis permisjon for den tid vikariatet/engasjementet varer.

5. Tjenestefri for å overta annen statsstilling utenfor vegvesenet, kan gis for inntil 1 år. Rent unntaksvis kan slik permisjon forlenges for ytterligere inntil 1 år. Tjenestefri, som nevnt i foregående avsnitt, kan unntaksvis gis for å overta stilling i kommunal, fylkeskommunal eller privat virksomhet. For å få tjenestefri etter pkt. 5, må vedkommende ha gjort tjeneste i vegvesenet i minst 4 år.

6. Søknader om tjenestefri etter disse regler avgjøres av administrasjonen (der hvor tilsettingsretten ligger). Er administrasjonen i tvil om hvorvidt en søknad bør innvilges, legges saken fram for vedkommende tilsettingsråd. Hvert medlem av rådet har samme ankeadgang som ved tilsettinger.

Reglene forutsettes tatt i bruk fra nå av. I det nye tilsettingsreglement vil tilsettingsrett i stilling som ingeniør og avdelingsingeniør bli overført fra det sentrale til de lokale tilsettingsråd. Permisjonssøknader, som omhandlet, fra tjenestemenn i disse grupper, kan allerede nå avgjøres lokalt, jfr. reglens pkt. 6. Dette punkt er forøvrig slik å forstå at administrasjonen både kan innvilge og avslå søknader. Det er bare når administrasjonen er i tvil om hvorvidt en søknad bør innvilges at saken legges fram for vedkommende tilsettingsråd.

# 9 floghavrebefengte eiendommer i Aust-Agder

Fra Statens plantevern, Ugrasbiologisk avdeling, har vi mottatt følgende: «Et nytt tilfelle gjør det nødvendig å minne alle vegsjefer om at Lov og forskrifter om floghavre forbyr fjerning av jord fra floghavrebefengte eiendommer, og påbyr grundig rengjøring av maskiner og redskaper som er brukt på sådanne gårder.

Floghavrebekjempelsen koster i dag

mange millioner kroner årlig. Floghavren er nemlig blitt en alvorlig trussel for korn dyrkingen og dermed jordbruket i den form våre myndigheter ønsker at det skal drives. Alle etater og brukere av dyrkingsjord må derfor lojalt følge bestemmelsene slik at vi kan redusere spredningen og kostnadene mest mulig.

*Statens plantevern har oppgitt følgende floghavreliste for Aust-Agder (1980):*

Herred	Gård	Gnr./ Bnr.	Eier/bruker	Adresse
Birkenes	Rugsland	15/4	Jørgen Birkenes	Rugsland, 4760 Birkeland
Grimstad	Håbestad	43/46	Dagny Pettersen	4890 Grimstad
Grimstad	Jåvold	98/1	Toralf Jåvold	Reddal, 4890 Grimstad
Grimstad	Nærebo	106/6	Henning Githmark/Odd Nærebo	4890 Grimstad
Valle	Kyrvestad	43/3	Torleiv H. Åkre/delvis Steinar Kyrvestad	4690 Valle 4690 Valle
Valle	Mannspann	43/1	Jon Kyrvestad	4690 Valle
Valle	Systog Dale	27/5	Hallvard Dale	4690 Valle
Valle	Åkre	46/3	Olav H. Åkre	4690 Valle
Øyestad	Nidar	28/20	Gunnar Sætra	4875 Nedenes

Grunnseksjonen ber vegvesenets ansatte være oppmerksom på floghavrebefengte eiendommer. Berøres noen av de nevnte eiendommer av vegvesenets arbeider, kan tas kontakt med grunnseksjonen hvis nærmere opplysninger om gjeldende bestemmelser ønskes.

## Nye fartsregler for campingvogner

Nå er sommeren rett rundt hjørnet. Campingfolket våkner til liv. Biler med små og store campingvogner og tilhengere blir å se i trafikken. Det som er viktig å huske når det gjelder tilhengere av alle slag, er at det er kommet nye regler for hvor stor fart en kan holde. Fartsbegrensningen går ikke lenger etter registrert vekt, men aktuell totalvekt.

Det viktigste å huske er at har man en

tilhenger under en aktuell totalvekt på 300 kg uten brems er maksimalfarten 80 km/t. Er tilhengeren over 300 kg uten brems kan en høyst kjøre i 60 km/t. Alle tilhengere med brems kan kjøres i inntil 80 km/t.

Hvor mye kan du trekke etter bilen? Reglene sier at du kan trekke 90% av bilens egenvekt. Her er det imidlertid et viktig punkt å merke seg: Hvis bilfabrikanten

# Redaktøren har ordet:

I og med dette nummer av «Sørlandspor-ten» kan vi se tilbake på 10 års virksomhet som bedriftsavis.

Først het den riktignok «Kontakt», men skiftet allerede i nr. 2/73 navn etter forslag fra driftssjef Dukefoss. De to første nummer ble gjort ferdig for hånd av redaktøren, et møysommelig arbeid med stoffet skrevet på maskin, og så limt opp sammen med bilder og overskrifter.

Men allerede i 1974 overlot vi manuskriptene til trykkeriet, og har senere hatt det beste forhold og samarbeid med dette.

Avisens første redaksjonsutvalg besto av daværende overing. Dukefoss, kontor-

setter en lavere grense for trekkvekt, så skal disse anvisningene følges.

Hvor brede kan tilhengere/campingvogner være? Her sier reglene at største tillatte bredde er 2,10 meter. Et lite kuriosum er det at utlendinger på besøk i Norge faktisk kan ha større bredde på sine vogner enn vi har lov til. De kan være 2,20.

Hvordan er så veiene her til lands i disse dager for bruk av campingvogner? De kan synes ypperlige. Sannheten er jo også at mange flere veier enn før egner seg eller kan brukes også av campingvognereiere. Men en skal ikke la seg lure av at forholdene ser ideelle ut. Erfaringene viser at det kommer en trafikktopp i samband med 17. mai, Kristi himmelfartsdag og pinse, og at det er da campingvognene begynner å røre på seg. Så fortsetter det stort sett hele juni, juli og august.

Når du drar ut med campingvogn, så husk å ikke laste vognen for sterkt ned, og last riktig. Vognen må verken være for tung eller baktung.

Vegdirektoratet utgir forøvrig flere aktuelle trykksaker som gir gode råd om vei-valg, kjøring med campingvogn, lasting osv.

sjef Salvesen og sekretær Holt. Senere fant vi det riktig at flest mulig grupper innen vegetaten ble representert, og i de senere år har utvalget bestått av 5 personer. Redaktørene har i disse 10 årene vært de samme.

«Sørlandspor-ten» har forsøkt å gi et speilbilde av virksomheten i etaten, med presentasjoner av avdelinger, distrikter, enkeltpersoner og hendelser av felles interesse. Om vi alltid har lykket får være opp til leserne å avgjøre, men hensikten har hele tiden vært den beste.

Med den rivende utvikling vegetaten har hatt i disse 10 årene, skal vi ikke stikke under stol at informasjon og orientering har kommet på etterskudd. Flere og flere vegkontorer har innsett betydningen av informasjonstjenesten, og har opprettet egne

*Slik så omslagsbildet ut på vår første bedriftsavis.*



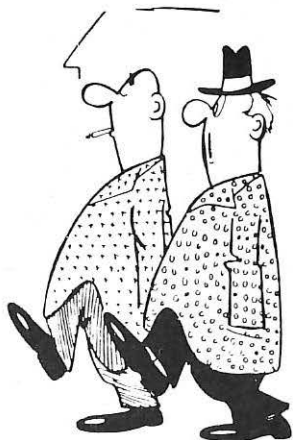
# Nytt legitimasjonskort for tilsatte i Statens Vegvesen

Vegdirektoratet har utarbeidet en ny type legitimasjonskort til bruk for tjenestemenn i Statens Vegvesen. Det skal utstedes til tilsatte etter behov, og vi finner det naturlig at samtlige av det tekniske personell ved vegkontoret/vegsentralen samt tjenestemenn i vegoppsynet utstyres med slikt legitimasjonskort. Det forutsettes at legitimasjonskortet innleveres når en tjenestemann slutter og ellers ved misbruk. Ved opprykk som medfører tittelendring kan det utstedes nye kort.

Legitimasjonskort skal utstedes ved hjelp av biltilsynets førerkortutstyr, og de

som skal ha legitimasjonskort vil derfor bli innkalt til biltilsynet i Arendal for nødvendig underskrift og fotografering. Dette arbeidet må imidlertid innpasses i biltilsynets daglige gjøremål, og det vil derfor ta noe tid før ordningen er gjennomført.

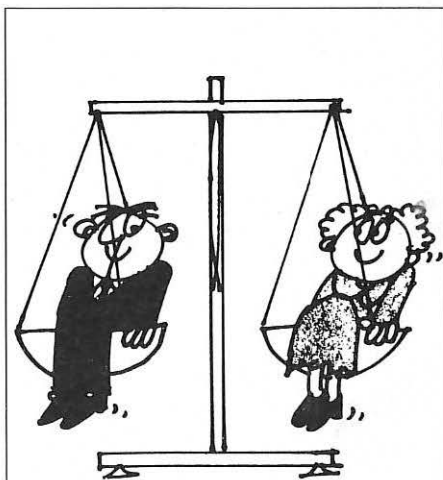
De arbeidstakere som er stasjonert ute i distriktet og har forholdsvis lang veg til biltilsynet, forutsettes å kombinere besøket ved biltilsynet med tjenesteoppdrag i eller nær Arendal. Den enkelte må i tilfelle selv ta kontakt med biltilsynet en dag i forveien for å avtale tid.



— Mangelen på kvalifisert arbeidskraft er særlig merkelig blant politikere . . .

stillinger for å ta seg av dette viktige arbeidet.

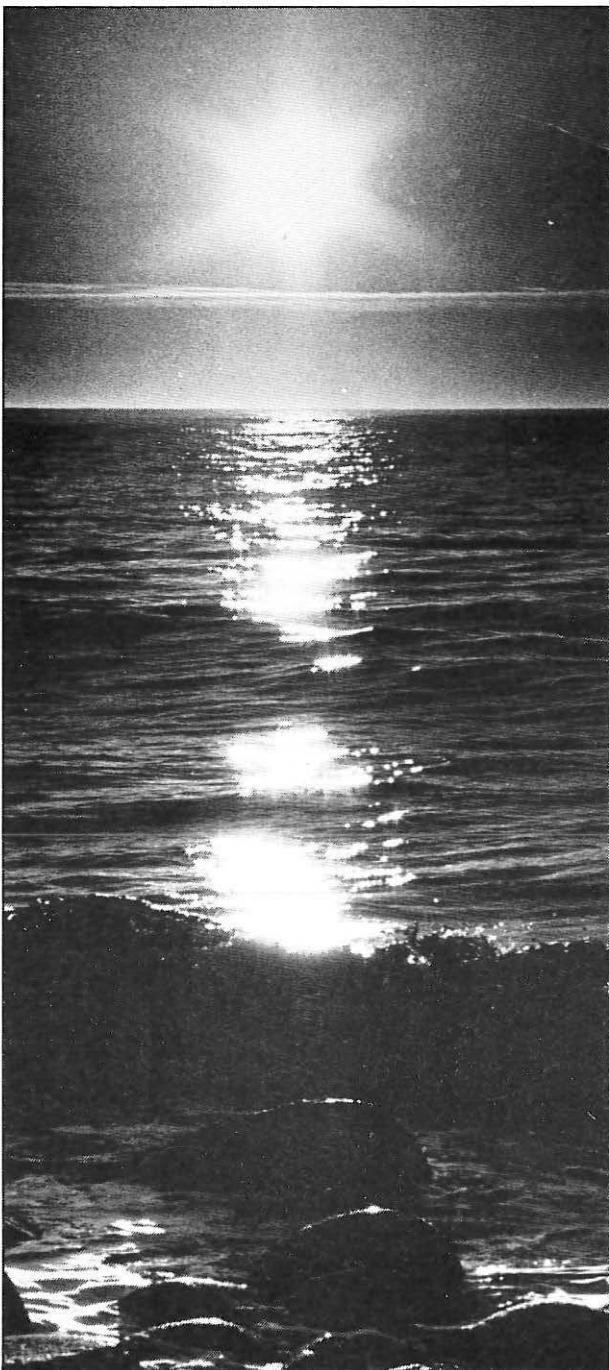
I Aust-Agder er vi foreløpig bare i startgropen, og som tilstanden nå er går bedriftsavisen en uviss skjebne i møte. Det er redaktørens håp at det skal skje en endring i dette forhold, slik at informasjonsapparatet kommer fullt på høyde med de andre virksomheter i etaten. Og vi gratulerer oss selv med 10-års-jubileet.



## Likestilling

*Før det sitter middelmådige kvinner i ledende stillinger, kan man ikke tale om noen form for reel likestilling.*

Francoise Giroud  
(tidl. fransk kulturminister)



*Vi ønsker  
alle våre for-  
bindelser,  
pensjonister  
og ansatte  
med familier  
en riktig god  
sommer!*

the first two years of life. The first year of life is characterized by rapid growth and development, and the second year by continued growth and the beginning of walking and talking.

The first year of life is characterized by rapid growth and development, and the second year by continued growth and the beginning of walking and talking.

The first year of life is characterized by rapid growth and development, and the second year by continued growth and the beginning of walking and talking.

The first year of life is characterized by rapid growth and development, and the second year by continued growth and the beginning of walking and talking.

The first year of life is characterized by rapid growth and development, and the second year by continued growth and the beginning of walking and talking.

The first year of life is characterized by rapid growth and development, and the second year by continued growth and the beginning of walking and talking.

The first year of life is characterized by rapid growth and development, and the second year by continued growth and the beginning of walking and talking.

The first year of life is characterized by rapid growth and development, and the second year by continued growth and the beginning of walking and talking.

The first year of life is characterized by rapid growth and development, and the second year by continued growth and the beginning of walking and talking.

**MASSEKORSBAND**

6